Canadian Transport Commission

1986-87 Estimates

Part III

Expenditure Plan

86-02156/

The Estimates Documents

The Estimates of the Government of Canada are structured in three Parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve. The Part III documents provide additional detail on each department and its programs primarily in terms of the results expected for the money spent.

Instructions for obtaining each volume can be found on the order form enclosed with part II.

© Minister of Supply and Services Canada 1986

Available in Canada through

Authorized Bookstore Agents
and other bookstores

or by mail from

Canadian Government Publishing Centre
Supply and Services Canada
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT 31-2/1987-III-69 Canada: $ 9.00
ISBN 0-660-53150-X Other countries: $10.80

Price subject to change without notice.

1986-87 Estimates

Part III

Canadian Transport Commission

Preface

This Expenditure Plan is designed to be used as a reference document, and as such contains several levels of detail to respond to the various needs of its audience.

This Plan is divided into three sections. Section I presents an overview of the Program and a summary of its current plans and performance. For those interested in more detail, Section II identifies, for each activity, the expected results and other key performance information that form the basis for the resources requested. Section III provides further information on costs and resources as well as special analyses that the reader may require to understand the Program more fully.

Section I is preceded by extracts from Part II of the Estimates in order to provide continuity with the other Estimates documents. Also included is an extract from Volume II of the Public Accounts. It is provided as an aid in assessing the Program's financial performance over the past year.

This document is designed to permit easy access to specific information that the reader may require. The table of contents provides a detailed guide to the contents of each section and a financial summary in Section I provides cross-references to the more detailed information found in Section II. In addition, references are made throughout the document to allow the reader to find more details on items of particular interest.

Table of Contents

Extracts from Part II of the Estimates 4
Extracts from Volume II of the Public Accounts 6

Section I
Program Overview

A. Plans for 1986-87
   1. Highlights 7
   2. Financial Summary by Activity 7
B. Recent Performance
   1. Highlights 9
   2. Review of Financial Performance 9
C. Background
   1. Introduction 11
   2. Legal Mandate 11
   3. Program Objectives 11
   4. Program Organization for Delivery 12
D. Planning Perspective
   1. Environment 16
   2. Program Effectiveness 16

Section II
Analysis by Activity

A. Air Transport 19
B. Railway Transport 26
C. Water Transport 34
D. Motor Vehicle Transport 39
E. Research 43
F. Management and Administration 48

Section III
Supplementary Information

A. Analysis by Object 51
   1. Expenditure by Object 51
   2. Personnel Expenditures 52
   3. Transfer Payments 53
B. Cost Analysis 57
C. Federal Statutes either administered by the CTC or which confer a duty or a function on the CTC 58

Extracts from Part II of the Estimates

Appropriation Authority

Authority is sought in these Estimates to spend $63,315,000 in 1986-87 for the Canadian Transport Commission. The remaining expenditures, estimated at $838,267,000 for certain payments to railway and transportation companies and contributions to employee benefit plans will be made under existing statutory authority.

Financial Requirements by Authority

Vote	(thousands of dollars)	1986-87 Main Estimates	1985-86 Main Estimates
	Canadian Transport Commission		
55	Operating expenditures	37,611	40,288
60	Grants and contributions	25,704	24,431
(S)	Payments to Railway Companies under the Western Grain Transportation Act	706,100	654,400
(S)	Payments to Railway and Transportation Companies under the Railway Act	69,660	59,540
(S)	Payments to Railway, Marine and Trucking Companies under the Atlantic Region Freight Assistance Act	58,361	56,444
(S)	Contributions to employee benefit plans	4,146	4,435
	Total Program	901,582	839,538

Extracts from Part II of the Estimates

Votes - Wording and Amounts

Vote No.	Department or agency (dollars)	1986-87 Main Estimates
	Canadian Transport Commission	
55	Canadian Transport Commission - Operating expenditures	**37,611,000**
60	Canadian Transport Commission - Contributions	**25,704,000**

Program by Activities

(thousands of dollars)	1986-87 Main Estimates					1985-86 Main Estimates
	Authorized person-years	Budgetary Operating	Capital	Transfer payments	Total	
Air Transport	127	6,233	10	-	6,243	7,606
Railway Transport	301	17,564	24	814,223	831,811	768,722
Water Transport	30	1,480	4	333	1,817	2,185
Motor Vehicle Transport	41	1,618	2	45,269	46,889	44,922
Research	60	3,894	3	-	3,897	4,183
Management and Administration	205	10,884	41	-	10,925	11,920
	764	41,673	84	859,825	901,582	839,538
1985-86 Authorized person-years	839					

Extracts from Volume II of the Public Accounts

Use of Appropriations for 1984-85

		Main Estimates	Total Appropriations	Actual Use
Vote 100 -	Canadian Transport Commission - Operating expenditures	37,645,000	39,325,532	39,229,985
Vote 105 -	Canadian Transport Commission - Grants and contributions	23,700,000	23,700,000	21,814,617
Statutory -	Payments to Railway Companies under the Western Grain Transportation Act	0	589,775,787	589,775,787
Statutory -	Payments to Railway and Transportation Companies under the Railway Act	444,730,000	74,734,213	74,734,213
Statutory -	Payments to Railway, Marine and Trucking Companies under the Atlantic Region Freight Assistance Act	45,500,000	56,428,488	56,428,488
Statutory -	Contributions to employee benefit plans	3,831,000	4,415,000	4,415,000
	Total Program	555,406,000	788,379,020	786,398,090

Section I
Program Overview

A. Plans for 1986-87

1. Highlights

The government has put forward proposals for economic regulatory reform in the transportation sector. Included among the proposals is the creation of a new regulatory agency to replace the Canadian Transport Commission. It is intended that legislation to implement the proposals will be placed before Parliament in 1986.

2. Financial Summary by Activity

Figure 1: Financial Requirements By Activity ($000)

	Estimates 1986-87	Forecast* 1985-86	Change	For Details See Page
Air Transport	6,243	8,933	(2,690)	20
Railway Transport	831,811	597,625	234,186	26
Water Transport	1,817	2,023	(206)	34
Motor Vehicle	46,889	49,843	(2,954)	39
Research	3,897	4,151	(254)	43
Management and Administration	10,925	12,451	(1,526)	48
	901,582	675,026	226,556	
Authorized person-years	764	847	(83)	

* The 1985-86 forecast is $164.5 million or 19.6% lower than the 1985-86 Main Estimates of $839.5 million (Extracts from Part II of the Estimates, page 4). The difference is due primarily to:

- lower than anticipated payments under the Western Grain Transportation Act due to crop failures and lower foreign sales ($157.5 million)
- lower than estimated payments under the Railway Act (12.4 million)
- lower than estimated payments under the Railway Relocation and Crossing Act (1.9 million)

- increased payments under the Atlantic Region Freight Assistance Act — 4.2 million
- increased payments under the Maritime Freight Rates Act — 0.7 million
- increased operating costs — 0.9 million
- payment of operating subsidies to Regional Air Carriers not provided for in Main Estimates — 1.5 million

Explanation of Change: The financial requirements for 1986-87 are 33.6% or $226.5 million higher than the 1985-86 forecast expenditures. The increase is due primarily to:

- lower than usual payments in 1985-86 under the Western Grain Transportation Act — $209.1 million
- additional payments under the Railway Act — 22.6 million
- decrease in payments under the Atlantic Region Freight Assistance Act — (2.3 million)
- additional payments under the Maritime Freight Rates Act — 0.6 million
- lower than normal payments in 1985-86 under the Railway Relocation and Crossing Act — 1.9 million
- discontinuance of operating subsidies to regional air carriers — (1.5 million)
- net decrease in operating expenditures — (3.9 million)

B. Recent Performance

1. Highlights

- Costing of grain movements and administration of payments for grain transportation under the provision of the Western Grain Transportation Act were undertaken (see page 33).
- Recommendation concerning flexibility of air fares were implemented following extensive public hearings.
- A report on foreign control of international shipping was forwarded to the Minister of Transport, while an inquiry into acquisition cases concerning CN and CP ownership of North Atlantic container shipping lines was suspended pending Government proposals for legislative reform (see page 38).
- Increased responsibilities were undertaken in the transportation of dangerous goods by rail (see page 29).

2. Review of Financial Performance

Figure 2: 1984-1985 Financial Performance ($000)

	1984-85		
	Actual	Main Estimates	Change
Air Transport	8,904	8,197	707
Railway Transport	713,135	492,319	220,816
Water Transport	2,022	1,885	137
Motor Vehicle	46,239	37,860	8,379
Research	3,955	4,201	(246)
Management and Administration	12,143	10,944	1,199
	786,398	555,406	230,992

Explanation of Change: Variances in planned and actual financial performance were principally due to:

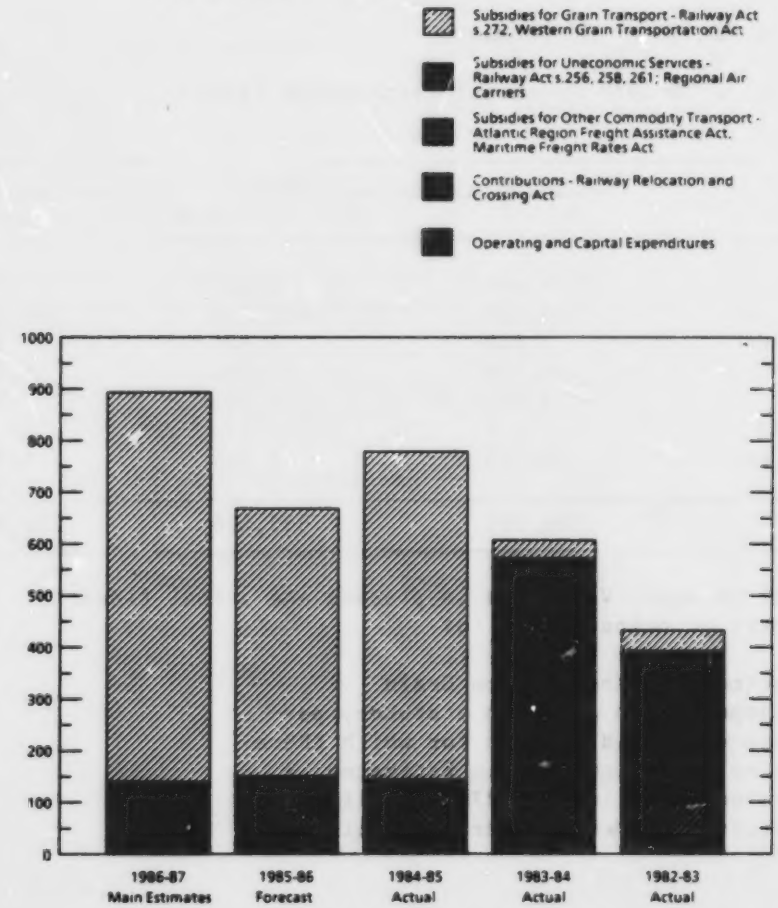
- enactment of the Western Grain Transportation Act with statutory payments of $589.8 million for which there was no provision in Main Estimates, a related reduction of $370.0 million in statutory payments under the Railway

Act, and an increase of $10.9 million in statutory payments under the Atlantic Region Freight Assistance Act — $230.7 million

- increase payments under the Maritime Freight Rates Act ($2.3 million) and a decrease of $4.2 million in contributions under the Railway Relocation and Crossing Act — ($1.9 million)

- additional resources obtained through Supplementary Estimates in the Air Transport, Railway Transport and the Management and Administration Activities — $2.2 million

Figure 3: Gross Expenditures By Expense Category (millions of dollars)



C. Background

1. Introduction

The Canadian Transport Commission is a regulatory agency established by Parliament in 1967. Its operations can be classified into four broad categories.

Economic Regulation: The Commission develops and enforces a framework of economic regulations covering transportation in Canada. For air transport, the CTC regulates fares and issues licences for domestic and international air service. For railway transport, regulations cover the filing of tariffs, the classification of accounts for financial and operating data, and methods of setting certain railway rates. The CTC also has responsibilities for licensing marine transport operations in designated areas, licensing the construction and operation of inter-provincial commodity pipelines, and regulating the filing of tariffs with respect to marine transport and commodity pipeline operations.

Railway Safety Regulation: The CTC is responsible for setting and reviewing railway safety standards and procedures, inspecting railway equipment and facilities, and investigating accidents. It also approves all proposed railroad crossing construction projects and, in some cases, contributes to their financing.

Analysis and Advice: The Commission's responsibilities include carrying out research into the economic and social aspects of transportation and advising the Minister in these areas.

Subsidy Administration: The CTC administers a number of subsidy programs. Certain of these programs subsidize the operation of uneconomic railway branch lines and passenger services. Other programs subsidize the transportation of grain in western Canada and other commodities in eastern Canada.

2. Legal Mandate

The Commission was established pursuant to the National Transportation Act, although its operations have a legal basis in a variety of statutes. A complete list of these statutes may be found in Section III (see page 58).

3. Program Objectives

The objectives of the Commission are:

- With due regard to national policy aimed at achieving an economic, efficient and adequate transportation system, to regulate the development and operation of those elements of the transportation sector that come under federal jurisdiction in order to protect the interests of the users

of transportation, to maintain the economic well-being and growth of Canada, and to coordinate and harmonize the operations of transport carriers.

- To regulate the safety of railway transport services in Canada, so that they are operated in a manner that minimizes the risk of personal injury to employees and the public as well as damage to property.

- To develop and provide information and advice to the federal government on the economic and social aspects of all modes of transport within, into or from Canada.

- To administer, in an economical and efficient manner, certain federal government programs for the subsidization of transport services.

4. Program Organization for Delivery

Activity Structure and Organization: The CTC program is divided into six activities. Four activities relate to the major transport modes (i.e., rail, air, water, and motor vehicle transportation). Two others -- the Research activity and the Management and Administration activity support the program.

The Commission's organization is structured according to the major transport modes, with separate committees regulating air, rail, water and motor vehicle transport. Although certain other committees exist within CTC, they do not have their own resources. Instead, they draw upon resources of modal committees, as required. The Commodity Pipeline Transport Committee considers applications for building and operating commodity pipelines. The International Transport Policy Committee, collaborates with modal committees in considering the economic and legal aspects of international transport. The Review Committee deals with applications for reviews of the decisions or orders of any of the modal committees.

The Commission's organization also includes a number of branches that provide services to all committees. The Traffic and Tariffs Branch handles all matters concerning the regulation of tariffs (except for air transport), and it administers several subsidy programs. The Research Branch studies economic and social issues relating to transportation in Canada. These Branches report to the Vice-President (Research). Other branches provide legal, management and administrative services to the Commission.

Figures 4 and 5 illustrate the relationship between the Commission's activities and its organization structure.

Most of the CTC's 764 employees work in the National Capital Region. However, the Railway Transport Committee has over 100 staff

members working in six regional offices in Moncton, Montreal, Toronto, Winnipeg, Calgary and Vancouver, and the Air Transport Committee has staff in Vancouver, Edmonton, Winnipeg, Toronto, Montreal and Moncton. In addition, the Commission operates a Western Division, in Saskatoon, with a staff of 18 that handles various regulatory functions of concern to western Canada.

Figure 4: Canadian Transport Commission Organization Structure

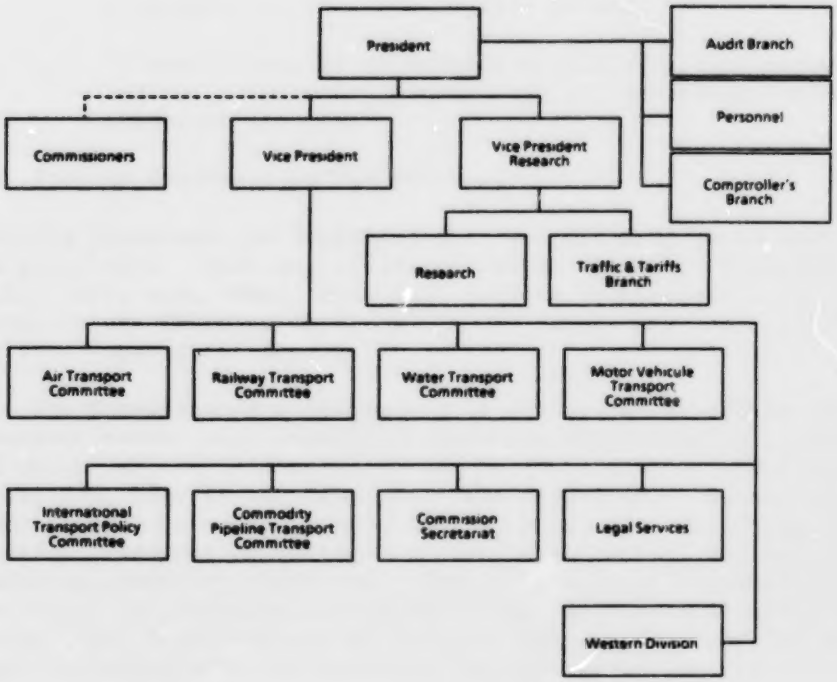


Figure 5: 1986-87 Resources By Organization/Activity ($000)

Activity / Organizational Element	Air Transport	Railway Transport	Water Transport	Motor Vehicle Transport	Research	Management & Administration	Organization Total
Air Transport Committee 126 P-Y	6,177 126 P-Y						6 177
Railway Transport Committee 244 P-Y		800,246 244 P-Y					800,246
Water Transport Committee 27 P-Y			1,331 27 P-Y				1 331
International Transport Policy Committee 2 P-Y			111 2 P-Y				111
Motor Vehicle Transport Committee 2 P-Y				171 2 P-Y			171
Research 60 P-Y					3,897 60 P-Y		3 897
Traffic & Tariffs 87 P-Y		30,859 47 P-Y	375 1 P-Y	46,718 39 P-Y			77,952
Western Division 18 P-Y	66 1 P-Y	706 10 P-Y				571 7 P-Y	1 343
Management and Administration 198 P-Y						10,354 198 P-Y	10,354
Activity Total ($000)	6,243	831,811	1,817	46,889	3,897	10,925	901 582
Activity Total (P-Y)	127	301	30	41	60	205	764

D. Planning Perspective

1. Environment

In July 1985, the government put forward proposals for economic regulatory reform in the transportation sector. These proposals would create a new policy framework for Canada's transportation system, to be based on three principles:

a) less regulation, leading to less government interference, will encourage innovation and enterprise;

b) greater reliance on competition and market forces will result in lower unit costs, more competitive prices, and a wider range of services to shippers and the public; and

c) Canadians require a regulatory process that is open, accessible, and not excessively costly or time consuming.

Included among the proposals is the creation of a new independent regulatory agency to replace the Canadian Transport Commission. It is intended that legislation to implement the proposals will be placed before Parliament early in 1986.

2. Program Effectiveness

Economic Regulation: The Commission's economic regulatory action is carried out according to criteria designed to promote viable, competitive and stable carriers that serve the public adequately and contribute to the economic well-being and growth of Canada. These criteria are applied according to the circumstances specific to each case. Therefore, regulatory effectiveness cannot easily be defined in measurable terms.

Railway Safety Regulation: Several factors (in addition to the Commission's regulatory and inspection activities) affect railway safety -- e.g., the volume of traffic, technological developments and the type of goods being moved. It should be recognized, therefore, that changes in the level of railway safety cannot be attributed solely to actions taken by the CTC. Figures 6 and 7 indicate recent trends in derailments and crossing accidents.

Figure 6: Mainline Derailments

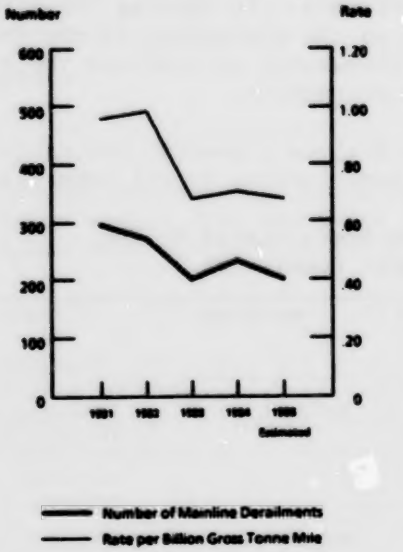
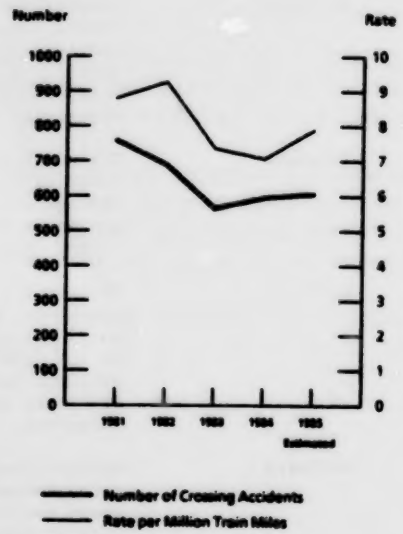


Figure 7: Railway Crossing Accidents



Analysis and Advice: Federal government transportation policies and program decisions take into account economic and regulatory implications. The information and advice that the CTC provides are inputs to those policies and decisions. In judging the effectiveness of those inputs, one could rely on the evaluation of the results of policies and program decisions themselves to indicate the effectiveness of the Commission's advice and information.

Subsidy Administration: Figure 8 gives a general indication of the recipients of subsidy programs administered by the Commission.

Figure 8: Subsidy Programs Administered By The Canadian Transport Commission

Program	Estimates 1986-87 ($000)	Recipients	Beneficiaries
Maritime Freight Rates Act Subsidy	15,704	Railways	Producers, shippers, railways in the "select territory" (the Atlantic provinces and Gaspé region).
Atlantic Region Freight Assistance Act Subsidies	45,269 12,759 333 58,361	Highway carriers Railways Water carriers	Shippers, transportation industry in the "select territory" (the Atlantic provinces and Gaspé region), consumers and producers in eastern Canada.
Railway Act Subsidies			
• For operation of uneconomic Branch Lines	13,220	Railways	Communities throughout Canada located along specific branch lines identified as uneconomical but being operated.
• For operation of uneconomic Passenger Services	8,580	Railways	Train passengers residing in communities throughout Canada using passenger services (other than VIA).
• For grain and flour moving to export through Eastern Ports	47,860	Railways	Flour mills, grain producers, railways, small water carriers on the Great Lakes, Atlantic and Georgian Bay ports and transfer elevators.
Western Grain Transportation Act Subsidies	706,100	Railways	Western grain producers, communities and grain facilities located along "grain dependent" lines.
Total Subsidies	849,825		

Section II
Analysis By Activity

A. Air Transport

Objective

To promote, through economic regulation, a safe and effective national air transportation system that meets the needs of Canadians and visitors to Canada with little need for direct operating subsidies.

The Air Transport Activity also has the following sub-objectives:

- to regulate the entry and exit of air carriers for the provision of commercial air services so as to meet the needs of Canadians and visitors to Canada for air travel through an efficient, financially viable air carrier industry;

- to regulate tariffs for the provision of commercial air services so as to ensure that they are just, reasonable and non-discriminatory and, when applicable, consistent with Canada's international and bilateral undertakings;

- to enforce the economic regulations promulgated for the establishment and operation of commercial air services to protect the travelling public and the interests of licensed carriers;

- to develop, process and promulgate regulatory additions and amendments to maintain a relevant, effective environment for the economic regulation of the air carrier industry;

- to develop and process information and advice to the Minister of Transport on the development and operation of commercial air services, any matter relating to civil aviation, and on the regulatory aspects of air transport; and

- to administer federal government subsidies for the operation of commercial air services in the public interest.

Resource Summary

The Air Transport Activity accounts for 14.9% of the total program expenditures (excluding transfer payments), and 0.7% when transfer payments are taken into account. This activity accounts for 16.6% of the total person-years.

Figure 9: Activity Expenditures ($000) and Person-Years

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Licensing	2,907	59	3,430	67	3,425	70
Tariffs	1,095	26	1,454	34	1,443	36
Enforcement	800	17	965	19	526	11
Regulatory Analysis and Policy Advice	855	12	1,065	14	1,413	14
Regional Air Carriers Subsidy	-	-	1,500	-	1,500	-
Management, Administration and Secretariat	586	13	519	11	597	11
	6,243	127	8,933	145	8,904	142

1984-85 Financial Performance: Figure 10 summarizes the major changes in financial requirements which occurred in 1984-85.

Figure 10: 1984-85 Financial Performance ($000)

	1984-85					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Licensing	3,425	70	3,093	61	332	9
Tariffs	1,443	36	1,908	42	(465)	(6)
Enforcement	526	11	290	7	236	4
Regulatory Analysis and Policy Advice	1,413	14	847	12	566	2
Regional Air Carriers Subsidy	1,500	-	1,500	-	-	-
Management, Administration and Secretariat	597	11	559	11	38	-
	8,904	142	8,197	133	707	9

Explanation of Change: No significant changes between 1984-85 planned and actual financial performance occurred. Variances resulted from variances of workload within the planning element.

Description

Under the National Transportation Act, the Canadian Transport Commission is responsible for developing and enforcing economic regulations for the civil aviation industry, as provided for in the Aeronautics Act, and as set out in the Air Carrier Regulations.

The Air Transport Committee carries out the bulk of the regulatory work from the Commission's national headquarters in Ottawa. There are, however, six regional offices to assist in the enforcement of the Air Carrier Regulations, and the Western Division, in Saskatoon, handles certain aspects of the licensing of local air carriers in the western provinces.

The Air Transport activity includes the following sub-activities:

Licensing: Licensing commercial carriers to provide air service is an essential element of the economic regulation of the industry. Licensing protects both the interests of consumers by ensuring that carriers meet standards, and the interests of licensed carriers by maintaining fair competition. Domestic and international operators providing scheduled, charter passenger and cargo services are subject to licensing. When an operator applies to the Commission for a licence, licence amendment, or a permit, the Commission, after due consideration issues a Decision or Order. If the Decision or Order is

favourable and the carrier meets stipulated conditions (if any), the Commission will issue a licence, an amendment to a licence or a permit. Licence documents specify what points the air carrier may serve, the size of the aircraft that may be used, and any restrictions that the Air Transport Committee may impose on the operator.

Tariffs: Every commercial carrier must file a tariff with the Commission specifying the charges and "conditions of carriage". The Commission reviews these tariffs to protect the consumer and other carriers by ensuring that the conditions of carriage and fares are just and reasonable, and that the travel conditions on special fares are appropriate and consistent. Tariff regulation also requires that the CTC investigate any complaints or allegations of malpractices involving air carriers.

Enforcement: Commercial carriers who may be operating illegally or carriers that are operating without a licence are investigated. These investigations are intended to stop any unauthorized person or company from operating commercial air services and to ensure licensed operators comply with regulations. Where operators fail to comply, the Commission may impose penalties, or the Crown may prosecute.

Regulatory Analysis and Policy Advice: The CTC provides advice on current economic issues affecting the air carrier industry and civil aviation in Canada and develops appropriate economic regulations. The Committee monitors the industry and the policy environment to identify the need for any additions, deletions or changes either to the Air Carrier Regulations, or to the policies and practices of the Air Transport Committee. In addition, the Committee carries out investigations and surveys and makes recommendations to the Minister of Transport on all matters relating to commercial air services. This advice may be provided on direction from the Minister or on the Committee's own motion, and may relate to draft policy proposals, international negotiations, proposed amendments to the Aeronautics Act or other matters.

Subsidy Administration: Under government policy, only limited direct operating subsidies of commercial air carriers are envisaged. This sub-activity involves administering and paying subsidies to Quebecair and Eastern Provincial Airlines under the Regional Air Carrier Policy.

Performance Information/Resource Justification

Licensing: The licensing sub-activity budget is 59 person-years. To a large extent, workload depends upon the volume and complexity of applications for licences that individuals and companies submit. Licensing procedures involve Public Notice, Pleadings, Public Hearings (in some cases), issuing Orders and Decisions, issuing Licences and providing applicants with various avenues of appeal. The target for 1986-87 is to process 98% of all applications within five months after

receipt of a complete application. The remaining 2% represents the most complex applications that will require a Public Hearing or involve the resolution of legal issues thus extending the time for processing. Figure 11 illustrates the licensing workload.

Figure 11: Decisions, Orders, Licences (Domestic)

	Forecast 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85	Actual 1983-84
Decisions				
Public Convenience and Necessity (PC&N)	390	420	464	251
Non-PC&N	325	249	90	344
Transfers	125	123	134	124
Orders	2,100	2,432	1,763	1,261
Licences	1,100	1,012	782	528
Temporary Authorities and Waivers	275	345	290	339
Eligible List Applications	35	22	15	-

Permits are issued to air carriers to operate charter services. Subsequent applications for specific charter flights are also reviewed. Figure 12 illustrates the workload in this area.

Figure 12: Charter Applications and Flights

	Estimated 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85	Actual 1983-84
Applications	2,050	2,290	2,340	2,078
Flights	21,500	20,944	20,077	23,128

Tariffs: The budget for reviewing and filing tariffs involves 26 person-years. Work in this area is also largely reactive, and involves examining all tariffs, conditions of carriage and service schedules filed with the Committee. Zones of flexibility allow carriers to adjust fares on one day's notice rather than the 30 days' notice as was previously the case. Fares outside the zones of flexibility must now be reviewed on 14 days' notice. Tariff flexibility has been expanded to domestic unit toll cargo and charter operations permitting all reductions of tolls on one day's notice and increases on 14 days' notice instead of 45 or 30 days for all changes of prices. Figure 13 identifies trends in tariff filings and is representative of workload in this area.

Figure 13: Tariffs

	Forecast 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85	Actual 1983-84
Tariff Filings	155,000	153,500	158,547	140,135
Departures from Air Carrier Regulations (ACR's)	2,400	2,700	2,881	2,795
Complaints	600	560	446	374
Charter Contracts	80	80	86	684
Orders	900	750	519	90

Enforcement: The enforcement sub-activity budget is 23 person-years. Figure 14 illustrates the responses to complaints and observed illegal action in recent years.

Figure 14: Enforcement

	Forecast 1986	Forecast 1985	Actual 1984	Actual 1983
Cases referred to RCMP	178	199	157	161
CTC administrative action	180	131	129	102
Warnings	90	81	40	61
Unfounded Complaints	50	61	32	43
Total	490	472	358	367

Regulatory Analysis and Policy Advice: A total of 12 person-years is devoted to this sub-activity. In 1986-87, a number of issues related to the emerging domestic air policy environment will be studied including a review of air carrier statistical and financial requirements, the classification of commercial air services, the monitoring of air services in northern and remote areas, route protection, the leasing of aircraft and the protection of consumers' advance payments. It will also be required to prepare for advance payments. It will also be required to prepare for participation in international bilateral negotiations.

During calendar year 1984, 9 sets of amendments to the Air Carrier Regulations (ACR) were approved by the CTC, and a similar number is anticipated for 1985. This should remain stable in 1986-87.

Management, Administration and Secretariat: This sub-activity is assigned 13 person-years.

The Secretariat is responsible for the work associated with Committee Meetings, and the administrative elements of Public Hearings. In addition, the Secretariat prepares the Orders and Decisions of the Committee, and the Secretary signs all official correspondence on behalf of the Committee.

The Management and Administration group includes the office of the Executive Director and a small staff unit to oversee the personnel, financial and administrative services needs of the Committee.

Results for this Activity in 1984-85 include the institution of a more flexible price regulation regime, wherein tariff "zones" can be quickly adjusted. As well, application screening procedures were streamlined with the result that 85% of all applications were screened within six months of receipt. These steps were taken in light of the changing regulatory environment and new Government air policies.

Two new agreements between Canada and the United States were implemented in 1984-85 concerning trans-border air service. Recommendations were submitted to the Minister concerning the financial fitness of international carriers and licensing of international charter operations. Recommendations regarding the structure of the domestic air carrier industry were submitted to the Minister for consideration in the development of new government air policy.

B. Railway Transport

Objectives

To regulate the operation of railway transport services in Canada to protect the interests of the users of transportation, to foster Canada's economic well-being and growth, and to coordinate and harmonize the operations of transport carriers.

To regulate railway transport services so that they are operated in a manner that minimizes accidents and the resulting fatalities, injuries, and property damage.

To develop methods for determining railway costs; and to process payments for subsidizing uneconomic services required in the public interest, and for subsidizing the transportation of certain commodities.

Resource Summary

The Railway Transport Activity accounts for 42.1% of the total program expenditures (excluding transfer payments), and 92.3% when transfer payments are taken into account. This activity accounts for 39.4% of the total person-years.

Figure 15: Activity Expenditures ($000) and Person-Years

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Safety Regulation	20,131	176	18,395	178	14,642	158
Quality of Service	783	13	833	14	920	19
Traffic and Tariff Analysis	30,859	47	29,703	50	28,146	51
Economic Analysis and Subsidy Administration	779,285	60	547,884	65	668,111	65
Management and Secretariat	753	5	810	5	1,316	15
	831,811	301	597,625	312	713,135	308

1984-85 Financial Performance: Figure 16 summarizes the major changes in financial requirements which occurred in 1984-85.

Figure 16: 1984-85 Financial Performance ($000)

	1984-85					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Safety Regulation	14,642	158	18,388	152	(3,746)	6
Quality of Service	920	19	1,466	27	(546)	(8)
Traffic and Tariff Analysis	28,146	51	23,456	49	4,690	2
Economic Analysis and Subsidy Administration	668,111	65	448,024	59	220,087	6
Management and Secretariat	1,316	15	985	15	331	-
	713,135	308	492,319	302	220,816	6

Explanation of change: The variance between 1984-85 planned and actual financial performance is principally due to variances in statutory subsidies paid as the Western Grain Transportation Act was implemented.

Description

This activity is carried out by Railway Transport Committee staff at headquarters and the regional offices, and by the rail transport components of the Traffic and Tariffs Branch and the Western Division. Railway Transport includes the following sub-activities.

Safety Regulation: Railway Safety Regulation consists of developing and promulgating railway safety regulations; updating standards to ensure that they take into account technological and other changes; monitoring compliance with regulations through the investigation of accidents, the inspection and quality control of equipment, infrastructure and operations (e.g., rolling stock, track and compliance with operating rules); and monitoring the movement of dangerous goods.

The Railway Transport Committee must approve the design and quality of all construction or reconstruction of railway/highway crossing projects (underpasses, overpasses, level crossings, etc.). The same is true for electrical projects such as warning lights and signals. Such projects must be approved by the CTC before work starts and when it has been completed. Partial funding (up to 80%) is provided on some of these projects under the provisions of the Railway Relocation and Crossing Act.

Quality of Service: The Commission investigates complaints from the public regarding railway services. As part of this work, railway and station operations are routinely inspected and the quality of passenger services monitored. The Commission is also addressing the rail transportation needs of the handicapped.

When railways wish to abandon branch lines, close or centralize stations, remove track or consolidate freight services, the Commission reviews their applications for permission to do so. These reviews ensure that any changes in service are not detrimental to the public interest. Hearings are held where necessary.

In addition, the Western Division administers the program for financial audits and conducts engineering inspections in support of Transport Canada's branch line rehabilitation program.

Traffic and Tariff Analysis: The work of this component includes examining and filing railway tariffs in accordance with statutory provisions; establishing rates for moving canola products, and grain and flour under Section 272 of the Railway Act; administering the Maritime Freight Rates Act and the Atlantic Region Freight Assistance Act which provide for subsidies to railway companies for westbound traffic originating in the "select territory" and local traffic originating and terminating within the "select territory" (the four Atlantic provinces and the Gaspé Region); conducting investigations respecting agreements, contracts and arrangements of a traffic and tariff nature entered into between shippers and carriers in connection with formal applications, inquiries and hearings being conducted by the Railway Transport Committee; resolving complaints received by the Commission on traffic and tariff matters, including agreements, contracts and arrangements of a traffic and tariff nature and related services and conditions of carriage and developing and maintaining a comprehensive rail traffic database in support of modal committee requirements.

Economic Analysis and Subsidy Administration: The work in this component includes: developing a framework for railway accounting called the Uniform Classification of Accounts; auditing the railways' accounts to determine the extent to which they have adhered to this framework; promulgating costing regulations and auditing and approving the railways' methods of calculating their costs; determining costs for use in setting rates under the Railway Act; and auditing CP and CN charges to VIA which in turn determine the level of funding VIA Rail receives from the Minister to pay CN and CP for the services they provide.

Within this sub-activity, costing methodologies to be used by railways are established. The railways' costs, revenues and losses for each subsidized branch line or passenger service are verified in order to ensure that payments to railways under Sections 256, 258 and 261 of the Railway Act reflect losses incurred by them, in accordance with CTC

costing regulations for operating uneconomic branch lines and passenger services (other than VIA Rail). These lines and services are subsidized if the losses as determined by the CTC are likely to continue in the future and the service is considered necessary to the public interest.

In addition, the CTC administers responsibilities under the Western Grain Transportation Act, including the establishment of the cost-based rate scale, costing reviews and monthly payments to the railways. Under Section 272 of the Railway Act, costs are determined to form the basis for setting rates and subsequently making payments to railways to move grain and flour for export from inland points east of Thunder Bay to an Eastern port.

Performance Information/Resource Justification

Safety Regulation: This sub-activity consumes 176 person-years and $20,126,000.

Monitoring the extent to which railways comply with regulations utilizes 46 person-years. The level of monitoring is based on the percentage of population that should be inspected in order to be confident that regulations are being respected and also on levels of compliance in previous years. In 1986-87, emphasis will continue to be given to checking the railways' quality control procedures. In addition, a number of specific questions will be addressed, including the safety implication of cabooseless trains.

Emergency response to and investigation of dangerous goods accidents and incidents will intensify, as will the inspection programs concerning railway cars and facilities handling dangerous goods. Currently, 34 person-years are assigned to dangerous goods activities.

Work was begun in 1984-85, and will continue into this fiscal year, on reviewing the Uniform Code of Operating Rules (the basic document covering the safe operation and control of railways under CTC jurisdiction), as well as standards concerning safety inspections and qualification standards for railway personnel.

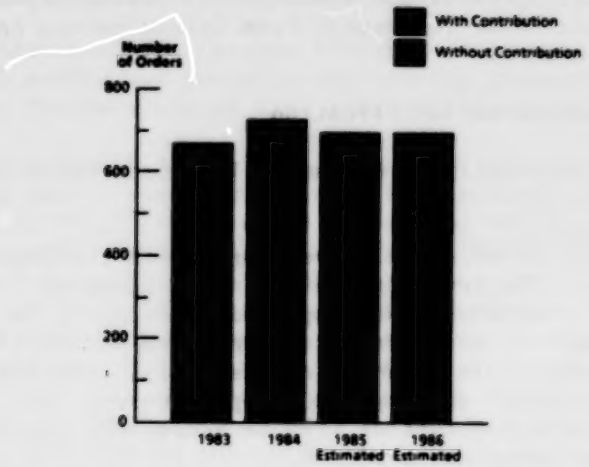
In 1986-87, 50 person-years will be allocated to the railway/highway crossing and construction program. This program contributes to safety and reducing crossing accidents by granting approval for the improvement of crossings. It is expected that about 950 applications will be received and processed within an average elapsed time of 6 months. Of these applications, approximately 250 will be approved for funding under the Railway Relocation and Crossing Act. Currently, $10 million is allocated per year for funding these projects. Specific initiatives for use of these funds in 1986-87 include the following:

- upgrading of signboards at public crossings ($.532 million);

- upgrading of all warning device light units presently installed at railway/highway crossings ($1.02 million); and
- upgrading of warning device gate barriers ($.5 million).

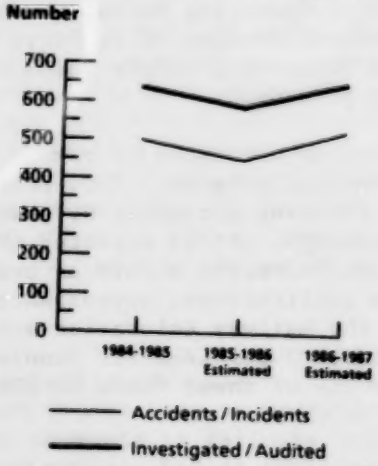
Figure 17 shows the number of orders issued concerning railway/highway crossing projects in recent years.

Figure 17: Railway/Highway Crossing Projects



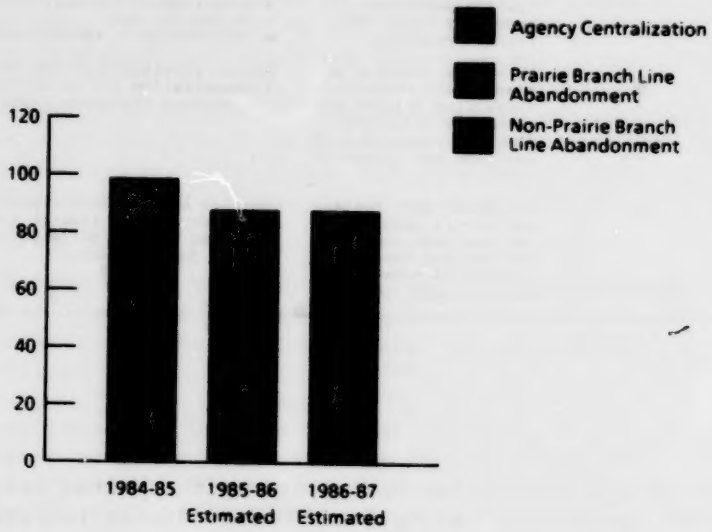
Resources for accident investigations are linked to accident trends and the seriousness of accidents. Accident investigation utilizes 19 person-years. Figure 18 shows the proportion of accidents investigated in 1983-84 and the forecast for the following years.

Figure 18: Accident Investigation



Quality of Service: Figure 19 illustrates the number of branch line abandonment and agency centralization applications processed in recent years and the anticipated number for 1986-87. As these applications require investigation and may involve public hearings before a decision is rendered, they usually would require twelve months to process.

Figure 19: Branch Line Abandonment, Agency Centralization



Traffic and Tariff Analysis: Railways are expected to file about 60,000 tariffs in 1986-87 which will consume 9 person-years to examine and process. Processing of subsidy claims from railways under the Maritime Freight Rates Act and Atlantic Region Freight Assistance Act will require 5 person-years in order to process 260 claims within 15 days average from the time the claim is submitted. The value of these subsidies in 1986-87 is expected to be $27,765,000. (see figure 8 on page 18). Studies of traffic and tariff matters (consuming 25 person-years) assist the Minister of Transport and modal Committees in their decision-making as well as providing information to industry, federal and provincial departments, and the general public. Specific initiatives for 1986-87 by type are summarized in Figure 20.

Figure 20: Traffic and Tariff Analysis 1986-87

Area	Resources P-Y	Resources ($000)	General Objective	Specific Initiatives 1986-87
Traffic Studies	7	323	To develop and maintain a comprehensive rail traffic data base and to disseminate data on traffic patterns, commodity flows and freight revenues.	Further development of data base, including: • expanded level of detail; • inclusion of railways other than CN and CP; and • expanded motor vehicle data.
Tariff Studies	11	9	To verify, develop and disseminate information respecting freight and passenger tolls and tariffs, conditions of carriage and levels of service.	Review provisions of the Western Grain Transportation Act in conjunction with the Railway Transport Committee.
Complaints and Applications Studies	7	21	To investigate traffic and tariff complaints and applications, and mediate and resolve complaints between shippers and carriers.	Continue enquiry into regulations affecting railway traffic inter-switching between railways under federal jurisdiction.

The Staggers Rail Act, which was passed by the United States Congress in 1980, extensively deregulated United States railroad pricing, and appeared to cause problems for Canadian carriers and shippers. In 1985, the CTC completed a series of public hearings on this issue, and reported its findings to the Minister of Transport. These findings, and the concerns voiced by shippers and carriers, are among those currently being studied by the government in the context of regulatory reform.

Economic Analysis and Subsidy Administration: A total of 65 person-years are allocated to this component. Of these, approximately 45% are required to determine costs, revenues and losses for branch lines, passenger services; to administer the related subsidy programs; to conduct audits of CN/CP charges to VIA and to determine variable costs for freight movements. For example, the audit of railway claims for the financial year 1983 to VIA Rail (the most recent audit fully completed) resulted in a reduction of $21.1 million to the railways' proposed settlement claims. Resources for subsidy administration are linked to the significance of claims in terms of dollars, the number of applications and claims submitted and the complexity of submitted claims. (Figure 8 (page 18) identifies the amount of subsidy paid under each program.) Some 25% of the resources for this component are required for the establishment of accounting standards, conducting financial and accounting audits through a multi-year cyclical audit program and to providing approved cost of capital rates for all costs determinations for railways.

The remaining 30% of resources relate to work under the Western Grain Transportation Act and special costing projects. The CTC must prescribe, annually, the rate scale for western grain transportation and pay monthly to the railways, the government portion of the rates applicable to the volume of grain moved. To do this, the CTC must determine which branch lines are to be designated "grain dependent", and estimate all other railway variable and fixed costs. The first quadrennial costing review is now in progress to determine the total costs for the transportation of grain by rail for Canada. The CTC is also responsible for monitoring railway investment plans and maintenance programs for "grain dependent" branch lines.

In 1984-85, the backlog in branch line abandonment applications was cleared, allowing the Commission to process all applications within six months of receipt. Similarly, the backlog of CN and CP branch line claims was cleared, and claims are now processed within 12 months of receipt.

The Western Grain Transportation Act was implemented, with a total of $589.78 million in subsidies being paid. Coupled with Railway Act subsidies, the total for grain subsidies in 1984-85 was $664.51 million.

The review of the Uniform Code of Operating Rules was begun in 1984-85 and is on-going. Revised regulations on railway freight car safety were prepared following the McGregor Yard Hearings and were sent to the Privy Council Office for scrutiny. Similarly, the Commission approved regulations for the Railway Qualification Standards of Locomotive Engineers, Transfer Hostelers, Conductors and Yard Foremen, and these must be reviewed by the PCO.

In 1984-85, the average number of defects per railway car inspected was 0.36, while for locomotives it was 4.09. However, many locomotive defects were maintainenance defects; the system is being revised to reflect safety defects only.

The review of the United States Staggers Act resulted in recommendations being forwarded to the Minister of Transport for consideration in the formulation of revised transportation policy.

C. Water Transport

Objective

To regulate specific sectors of the water transport industry, to provide advice concerning the development and operation of water transport services, and to participate in the negotiation of international agreements in order to protect the interests of users and to maintain the economic well-being and growth of Canada.

Resource Summary

The Water Transport Activity accounts for 3.5% of the total program expenditures (excluding transfer payments), and 0.2% when transfer payments are taken into account. This activity accounts for 3.9% of the total person-years.

Figure 21: Activity Expenditures ($000) and Person-Years

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Economic Regulation	409	9	514	9	398	10
Transportation Analysis	376	8	438	10	506	10
International Maritime Transport	299	5	311	5	275	5
Freight Assistance Subsidy to Atlantic Region Carriers	375	1	400	1	475	1
Management and Secretariat	358	7	360	7	368	7
	1,817	30	2,023	32	2,022	33

1984-85 Financial Performance: Figure 22 summarizes the major changes in financial requirements which occurred in 1984-85.

Figure 22: 1984-85 Financial Performance ($000)

	1984-85					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Economic Regulation	398	10	393	10	5	-
Transportation Analysis	506	10	488	10	18	-
International Maritime Transport	275	5	309	6	(34)	(1)
Freight Assistance Subsidy to Atlantic Regional Carriers	475	1	333	-	142	1
Management and Secretariat	368	7	362	7	6	-
	2,022	33	1,885	33	137	-

Explanation of change: No significant changes between 1984-85 planned and actual financial performance occurred. Variances were largely attributable to statutory subsidy payments.

Description

Canadian public policy towards the water transport industry is largely non-interventionist in character. However, legislation in the field designates certain specific sectors and commercial transactions as being subject to economic regulation, and requires the Commission to carry out public inquiries concerning specific issues, to provide information and advice on a wide range of water transport matters, and to participate in the negotiation of international agreements and in the economic work of international organizations.

Economic Regulation: The Commission's economic regulation of water transportation can best be discussed in terms of four principal areas of responsibilities.

- Under the Transport Act, licensing of water carriers and approval of carriers' tariffs is carried out with the primary aim of ensuring that communities in the sparsely populated areas of the Mackenzie River and Western Arctic have reliable water transport services to supply essential items (food, fuel, etc.). Licensed carriers also play a major role in providing logistic support for northern mining and exploration operations.

- The Shipping Conferences Exemption Act allows "conferences" (associations of international shipping lines) to set uniform

rates and coordinate services, subject to legislative provisions. The CTC maintains tariff filings and a record of agreements, conciliates disputes and ensures compliance.

- Regulatory investigations are carried out under the National Transportation Act if objections are raised to proposed acquisitions of an interest in water carriers by another transportation company, or to the pricing practices of water carriers, in order to ensure that the action is not prejudicial to the public interest. Under the Pilotage Act, the CTC undertakes an inquiry and makes binding recommendations if objections are raised to proposed tariffs.

- Within the "coasting trades" (water transportation between Canadian ports), the aim is to ensure Canadian participation while allowing foreign vessels temporary entry provided that no suitable Canadian ship is available. The CTC advises the Minister of National Revenue on the availability of suitable Canadian ships (custom duties for foreign ships are reduced if no suitable Canadian ship is available).

Transportation Analysis: This sub-activity includes the economic and financial analysis directly related to economic regulation as well as the CTC's advisory function concerning water transportation. It involves analysing and assessing economic, operational, and regulatory matters that affect the transportation of goods by water (or by means of water and other modes). In coordination with Transport Canada, information and advice is provided on specific problem areas and proposed policy or legislation for both regulated and unregulated sectors, with the aim of achieving efficient and adequate transportation services.

International Maritime Transport: The Commission's role internationally, carried out in conjunction with other government departments, involves responding to regulatory initiatives by foreign governments and international organizations, the negotiation of international agreements and participation in the economic work of international organizations. The aim is to protect Canadian interests on the international scene.

Freight Assistance Subsidy to Atlantic Region Carriers: This sub-activity includes processing and certifying subsidy payments to water carriers under the Atlantic Region Freight Assistance Act (this subsidy program is discussed on page 40).

Performance Information/Resource Justification

Economic Regulation: The Commission's work in regard to the Mackenzie River system involves processing 13-14 licence applications each year, approving tariffs and monitoring provision of service. The goal is to render decisions on licence applications by the end of February in

respect of the following navigation season. In 1986-87, the Commission will be considering applications in the light of the findings of a review of regulation carried out in the summer of 1985.

In 1984, both the number of conferences and the number of documents filed with the Commission declined somewhat from 1983 levels. In 1985, however the formation of super conferences due to new U.S. legislation has caused major changes to the pattern of filing as many previously independent lines must now file their rates as members of conferences. In addition, the creation of these new entities has altered the nature of the workload in terms of monitoring conference operations. The Shipping Conferences Exemption Act is due to expire in March, 1986 and replacement legislation may impact on CTC workload.

While the level of work concerning acquisitions has declined, an extremely heavy workload related to pricing proposals by Pilotage Authorities emerged in 1985-86. The workload in this area, is expected to continue in 1986-87.

Coasting trade workload increased sharply with the extension of Canadian jurisdiciton to the outer edge of the continental shelf. Activity has stablized at a relatively high level, with the CTC processing 130-150 applications per year.

Transportation Analysis: In the advisory role, work is concentrated on matters relating to regulatory responsibilities with specific initiatives based on established priorities. In 1986-87, the following specific initiatives are planned on time available basis, in addition to on-going work:

- analysis of the performance of carriers operating in the Mackenzie, Western Arctic and Athabasca systems and related regulatory policy matters;

- analysis of the structure and performance of ocean liner services and related matters of deep sea shipping policy.

International Maritime Transport: Work is concentrated on matters concerning the international regulation of shipping. Bilateral shipping relations will be given more attention. Based on established priorities particular issues planned to be addressed in 1986-87 include:

- responses to unilateral regulatory initiatives by South American countries in the light of the recommendations of the Task Force on Deep-Sea Shipping Policy and the CTC Report to the Minister of Transport on Conditions in the Canada-South America Ocean Shipping Trade;

- the development of a public discussion paper on defensive legislation;

- participation in negotiations concerning the shipping relations between members of the Organization for Economic Cooperation and Development (OECD) and between OECD members and third countries;

- participation in negotiations within the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) in the area of international shipping legislation, and international legal regimes concerning third party carrier liability and contractual liability for cargo damage or loss.

The inquiry into matters raised in Atlantic Canada involving acquisition cases concerning CN and CP ownership of North Atlantic container shipping lines was brought forward in January 1985, but was subsequently cancelled upon request of all parties concerned until new Government proposals for reform of legislation in the transportation field could be assessed.

The study into foreign control of international shipping in the Canada-South America ocean trades resulted in a report being submitted to the Minister of Transport in July 1985. This report is currently under study.

D. Motor Vehicle Transport

Objectives

To regulate the development and operation of interprovincial and international truck and bus services in order to protect the interests of the users of transportation, to maintain the economic well-being and growth of Canada, and to coordinate and harmonize the operations of transport carriers.

To administer that portion of the Atlantic Region Freight Assistance program that subsidizes the cost of transporting designated commodities, by motor vehicle undertakings from or within the Atlantic Region.

Resource Summary

The Motor Vehicle Transport Activity accounts for 3.9% of the total program expenditures (excluding transfer payments) and 5.2% when transfer payments are taken into account. This activity accounts for 5.4% of the total person-years.

Figure 23: Activity Expenditures ($000) and Person-Years

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Motor Vehicle Regulation	171	2	153	3	189	3
Freight Assistance Subsidy to Atlantic Region Carriers	46,718	39	49,690	42	46,050	41
	46,889	41	49,843	45	46,239	44

1984-85 Financial Performance: Figure 24 summarizes the major changes in financial requirements which occurred in 1984-85.

Figure 24: 1984-85 Financial Performance ($000)

	1984-85					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Motor Vehicle Regulation	189	3	229	4	(40)	(1)
Freight Assistance Subsidy to Atlantic Region Carriers	46,050	41	37,631	43	8,419	(2)
	46,239	44	37,860	47	8,379	(3)

Explanation of Change: Changes between 1984-85 planned and actual financial performance were largely attributable to statutory subsidy payments.

Description

This activity has two components: Motor Vehicle Regulation and Subsidy Administration.

Motor Vehicle Regulation: Under this component, submissions relating to proposed trucking company mergers or acquisitions are examined and recommendations made as appropriate. When someone affected by a proposed acquisition objects on the grounds that it will unduly restrict competition or otherwise be prejudicial to the public interest, the Commission investigates and such investigations may include public hearings.

The Motor Vehicle Transport Committee also examines and files documents on CN Roadcruiser (Newfoundland) bus service tariffs and levels of service. It works with Transport Canada and the provinces to develop simple and uniform regulations to facilitate inter-provincial truck and bus transportation. With the adoption of the Motor Vehicle Transport Act in 1954, the responsibility for the direct regulation of extraprovincial carriers was delegated to the motor carrier boards of the provinces, which regulate these undertakings just as they do intraprovincial carriers.

Subsidy Administration: The Atlantic Region Freight Assistance Act provides for subsidies for transporting commodities within the "select territory" (the four Atlantic provinces, and the Gaspé Region) and from points within the "select territory" to points west. Subsidy claims from trucking companies are processed, audited, and certified for

payment. In some cases, the Commission carries out field investigations and holds discussions with provincial governments. At times, hearings are also held.

Performance Information/Resource Justification

Motor Vehicle Regulation: A total of two person-years and $150,000 are assigned to Motor Vehicle Regulation.

All transport companies under the jurisdiction of the Parliament of Canada are required to give notice of a proposed acquisition of another transport business or undertaking. The Commission endeavours to ensure that local populations are aware of transactions that could affect transportation patterns in their regions through either the establishment of monopolies or of schedules not in the interest of shippers or consignees. Some 40 notices of acquisition are expected to be processed in 1986-87.

Freight Assistance Subsidy to Atlantic Region Carriers: Subsidies are calculated as a percentage of transportation costs; different percentages apply depending upon the commodities, their origin, and destination.

A staff of 43 person-years from the Commission's Traffic and Tariffs Branch handles a volume of approximately 12,500 claims per year. The average time required to process a claim, from its receipt to the issuance of a cheque, is about 55 days. The turnaround time for any given claim varies considerably as a result of many factors (e.g., the number of claims in process, the number of errors in the submissions, the need for further documentation).

Figure 25 illustrates the various freight assistance subsidy programs to all carriers in the Atlantic Region.

Figure 25: Freight Assistance Subsidies to Atlantic Region Carriers

Program	Estimates 1986-87 ($000)	Recipients	Beneficiaires
Atlantic Region Freight Assistance Act Subsidies			
Intra Segment:			
Truck	27,107	Highway carriers	Shippers, transportation industry in the "select territory" (the Atlantic provinces and Gaspé region), consumers and producers in eastern Canada.
Rail	7,386	Railways	
Water	333	Water carriers	
Westbound Segment:			
Truck	18,162	Highway carriers	Producers, shippers, railways, truckers in the "select territory" (the Atlantic provinces and Gaspé region).
Rail	5,373	Railways	
Total Subsidies	58,361		

The 1984-85 target of processing Lord's Day Act applications within 50 days was met. Approximately $25,000 per year was saved by handling these applications through file hearings rather than public hearings. In April 1985, the Supreme Court of Canada declared the Lord's Day Act to be of no force or effect, and resources devoted to processing applications were redeployed internally.

E. Research

Objective

To develop, analyse and provide information and advice on the economic and social aspects of all modes of transport within, into or from Canada.

Resource Summary

Research accounts for 9.3% of the total program expenditures (excluding transfer payments), and 0.4% when transfer payments are taken into account. This activity accounts for 7.9% of the total person-years.

Figure 26: Activity Expenditures ($000) and Person-Years

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Research	3,897	60	4,151	69	3,955	65

1984-85 Financial Performance: Figure 27 summarizes the major changes in financial requirements which occurred in 1984-85. No significant changes between 1984-85 planned and actual financial performance occurred.

Figure 27: 1984-85 Financial Performance ($000)

	1984-85					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Research	3,955	65	4,201	69	(246)	(4)

Description

Research provides support to the Commission and its committees; responds to requests from the Minister of Transport for studies on subjects of concern to the government; carries out studies on its own initiative; and participates in interdepartmental working groups. Most work is associated with the Commission's research mandate, pursuant to Sections 7(4) and 22 of the National Transportation Act. The studies concern all modes of transportation. They involve analysis and

expertise in economics, statistics, sociology, systems analysis, finance, regulation and various institutional arrangements and constraints.

Three major categories of research work are carried out: studies that respond to requests to deal with current problems; analyses of potential transport issues before they become current; and methodological or background studies that contribute to the first two types of research projects.

The Research activity includes five areas:

Freight Studies: deal with movements of bulk commodities and agricultural products, primarily by rail and commodity pipelines.

Passenger Transport Studies: specializes in airline research, international air transport, and other kinds of passenger transport.

Transport Industries Analysis: concentrates on marine economics, shipping issues, multimodal transport and trucking.

Economic and Social Research: carries out projects requiring professional expertise in economics, statistics, and sociology, and acts as a support group in these areas.

The Office of the Coordinator, Transportation of the Handicapped: carries out research on the economic and social aspects of regulatory issues relating to transportation of the handicapped, provides advice, and makes recommendations to the modal committees.

Commission policy is to make as much of its research as possible available to the transport sector and the general public by publishing reports to increase the public's knowledge and understanding of the Canadian transport system and transportation issues.

Performance Information/Resource Justification

The end products of research are information and advice relevant to decision-making by the modal committees of the Commission or the Minister of Transport and the general public. Resource requirements are based on the need to maintain the ability (in terms of the mix and quantity of expertise) to anticipate issues and to respond to the demand for information and advice, the level of which is estimated from a knowledge of issues that face the Commission or the federal government.

Major research projects planned for 1986-87 are outlined in Figure 28.

Figure 28: Research Projects 1986-87

Area	General Objectives	Specific Initiatives 1986-87
General Transport Sector Studies 14 p-y $793,000	Identify/analyse impact of regulatory reform	Develop quarterly "Air Transport Monitor"; analyse pricing, ownership patterns, financial results.
		Impact of reform on rail transport; develop analytical methodology, identify data requirements; prototype quarterly report.
		Data base on foreign maritime law and practices.
Capacity and Investment 6 p-y $390,000	Identify needs of industry in relation to expected demand	Examine level of rail, air, bus services.
		Study means to increase transport system capacity.
		Analyse Canadian reliance on foreign ships and various countries' share in international deep sea trade.
Service Costing 9 p-y $585,000	Develop costing methodologies	Cost of maritime transport of selected commodities and routes.
		Develop methodology for short costing formulae for all modes.
Level and Structure of Prices 9 p-y $585,000	Identify price impact on users and carriers	Expand level of liner freight rates re Canadian exports.
		Intermodal rates and rate setting by liner companies with international intermodal services.
Western Grain Transportation 6 p-y $390,000	Assist in review of W.G.T.A.	Update PHAER model to include costs of transfer and grain elevators; improvement re truck and Great Lakes transport.
International Agreements 6 p-y $390,000	Advice for External Affairs re impact of agreements	Support for air bilateral agreement negotiations.
Intermodal Transport 6 p-y $390,000	Examine coordinations of modes, regulation/development	Cost/level of service studies re alternative land-sea routings through different ports.
Transport of Handicapped 4 p-y $374,000	Develop program to meet needs of handicapped	Implement I.D. Card program.
		Develop accessibility standards.
Total: 60 p-y $3,897,000		

Figure 29: Research Projects Completed 1984-85

Area	General Objectives	Specific Results 1984-85
Structure of Air Fares 9 p-y $500,000	To ascertain the impact on the air transport industry of discount fares and other considerations	Market Surveys: Skybus Survey (1983); Weekend Seat Sale Survey (1983); Domestic Advance Booking Charter Survey (1985); B-767 Survey (1985); reports assessing the success of various discount fares in expanding the domestic travel market. Low Priced Air Fare Review -- The First Five Years (1984); a report on the changing fare mix in Canada and the impact on carrier operations and the impact on carrier operations and finances. Transborder Diversion Survey (forthcoming); a report on the number of Canadians travelling by surface modes to U.S. airports to commence their travel. Air Transport Monitor (V.1 N.1-4 1985); a quarterly report on the impact of regulatory reform on the industry. Support to ATC Hearings: Domestic Charters and Air Fares Issues (Spring 1984); Adequacy of Air Services in Northern and Remote Areas (Summer 1984).
Rail Capacity and Investment 3 p-y $210,000	To examine transport system capacity and means of increasing it, especially in Western Canada	Joint Track Usage Study (forthcoming); a report on cost savings through joint use of CN and CP rail facilities in the area from Kamloops to Mission, B.C. Vancouver Access Study (1983); A report on access by and potential problems in rail services in the Port of Vancouver. Thunder Bay Rail Issues Task Force: studies related to improvements in railway and terminal elevator efficiency re: grain transportation. Final Recommendations of the Inquiry into the Transportation Requirements of the Yukon (1984); a study to evaluate the surface transportation needs of the Territory. Railway system modelling: development of a methodology to identify desirable features of capacity improvements (Western Grain Transportation Act oriented).
Deep Sea Shipping Economics 8 p-y $430,000	To analyse economic and commercial factors in deep sea shipping as these relate to Canada's international maritime carriage	Economic Analysis of the Liner Market and Freight Rates (1985); a report on the current state of the liner market servicing Canada and the pricing practices of the industry (Shipping Conferences Exemption Act oriented). Return on Investment in Liner Shipping (1984) a report on the profitability in liner shipping. Crew Co ts and Their Impact on Employment (1984); a report on crew costs for deep sea shipping and their relationship to employment. Étude détaillée des acheminements transfrontaliers des commerces outre-mer canadiens et américains (1985) and Acheminement en territoire américain du commerce outre-mer canadien à l'exportation (1984); reports on cargo diversion in the North America context.

Area	General Objectives	Specific Results 1984-85
		La marine marchande nationale et la balance des paiements: étape exploratrice (1984); Phase 1 of a study on the implications of a national deep sea fleet for the balance of payments. Conditions in Canada - South America Ocean Shipping Trade (1985); a study for the Minister of Transport which reviews the implications of South American government control and regulations in the area of deep sea shipping as they pertain to Canada - South America trade.
Western Grain Transportation 4 p-y $220,000	To extend a simulation model of western grain transportation and to apply it to improve the existing system	Grain Unit Trains - Estimated Potential Savings on a System Basis (1984); a report which suggests a move to unit train operation from conventional train operation could save as much as $50 million annually. Estimation of Lake Vessel Costs for Canadian Export Grain (1985); a report which identifies the costs of operating vessels of different sizes over various routings with different backhauls. Committee of Inquiry on the Method of Payment of the Crow Benefit: assistance to the Committee published as - PHAER: An Overview of the Producer Haul and Elevator Receipts Information System (1985); Distribution of Grain Handling and Transportation Costs of Prairie Farmers 1977/87 - 1995/96 (1985); Effects of Reduction in Grain Delivery Points on the Canadian Prairies (1985); The Cost of Trucking Grain In Western Canada (1985). PHAER model: continued development of the Producer Haul and Elevator Receipts model which is used to evaluate improvements in the grain transportation industry (Western Grain Transportation Act oriented).
Transportation of the Handicapped 3 p-y $350,000	To develop program to meet the needs of the disabled traveller	Special Needs in Public Transportation: Some Survey Results (1985); a report presenting the results of a survey in Canada, the problems they encounter when travelling, and the assistance they require. An Overview of Activities Relating to Transportation of the Handicapped in Canada and Foreign Countries (1984). Accessibility standards: development of rail accessibility standards re: physical barriers encountered by disabled travellers on trains and in train stations. Multi-modal Transportation Cards: development of an administrative framework to provide multi-modal transportation cards to those disabled travellers who require an attendant en route.
Total: 27 p-y $1,730,000		

NOTE: The above refers to the resources utilized in the major projects listed in the 1984-85 Expenditure Plan. The balance of resources were utilized on a range of smaller projects. The forecasting and reporting format was adjusted in the 1985-86 Plan to accurately reflect total resource utilization in subsequent years.

F. Management and Administration

Objective

To decide on regulatory matters required of the Commission; and to develop and operate central management processes and administrative services in support of the Commission's work.

Resource Summary

Management and Administration accounts for 26.2% of the total program expenditures (excluding transfer payments), and 1.2% when transfer payments are taken into account. This activity accounts for 26.8% of the total person-years.

Figure 30: Activity Expenditures ($000) and Person-Years

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Commissioners and Regulatory Support	5,259	83	5,901	92	5,678	93
Corporate Management	5,666	122	6,550	143	6,465	150
	10,925	205	12,451	235	12,143	243

1984-85 Financial Performance: Figure 31 shows the major changes in financial requirements which occurred in 1984-85.

Figure 31: 1984-85 Financial Performance ($000)

	1984-85					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Commissioners and Regulatory Support	5,678	93	5,417	90	261	3
Corporate Management	6,465	150	5,527	138	938	12
	12,143	243	10,944	228	1,199	15

Explanation of Change: Variances between planned and actual financial performance are largely due to increased hearing costs, additional

person-years obtained through Supplementary Estimates for improvement of management practices and controls, and costs associated with summer student employment programs.

Description

The Management and Administration activity comprises the following components. Note that the sub-activities have been modified from those reported in 1984-85 to more accurately describe the work under the Management and Administration activity.

Commissioners and Regulatory Support: This component consists of the Executive Branch (President, Vice Presidents, Commissioners and their staffs), Legal Services, and Secretariat, both at Headquarters and in the Western Division. The activities undertaken by this component are those directly related to the regulatory process (i.e., regulatory decision making, legal advice, hearing arrangements, etc.).

Corporate Management: This component consists of the Comptroller's Branch and the Personnel Branch. The Comptroller's Branch has responsibilities in the areas of planning, evaluation, financial and material management, accommodation, telecommunications, records management, word processing and EDP systems. The Personnel Branch provides advice and assistance on all matters pertaining to human resources management, classification and staffing, training and development (including official languages and affirmative action programs) and staff relations.

Performance Information/Resource Justification

Hearings: A major focus of the Executive, Secretariat and Legal Services is the hearing process. Regulatory decisions are based on the outcomes of hearings. The appropriate modal committee determines whether or not a public hearing (as distinct from a file hearing) is necessary in light of the issue involved. Figure 32 illustrates the number of public hearings in recent years.

Figure 32: Public Hearings

	1985-86		1984-85		1983-84	
	Hearings (forecast)	Hearing Days	Hearings	Hearing Days	Hearings	Hearing Days
Air Transport	1	4	7	45	9	39
Railway Transport	22	60	23	214	28	117
Water Transport	3	59	4	29	3	9
Motor Vehicle Transport	1	6	1	2	2	4
Commodity Pipeline Transport	-	-	-	-	-	-
Review Committee	-	-	-	-	-	-
Sub total:						
Modal Committees	27	129	35	290	42	169
Western Division	4	27	9	27	3	7
Total Commission	31	156	44	317	45	176
Estimated Cost to the CTC of Public Hearings	$802,460		$1,168,000		$520,000	

Corporate Management: In addition to on-going work in the personnel and financial areas, this component conducts program evaluations in accordance with the CTC's approved program evaluation plan.

In 1985-86, an evaluation of the water transport regulation program was completed with several recommendations for modifying regulatory practice.

Section III
Supplementary Information

A. Analysis by Object

1. Expenditure by Object

Figure 33 displays CTC costs by type of expenditure. The major types of expenditures, salaries and transfer payments are further analysed in Figures 34 and 35.

Figure 33: Expenditures by Object ($000)

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
Personnel			
Salaries and wages	**29,614**	32,306	30,118
Contribution to employee benefit plans	**4,146**	4,435	4,415
Other personnel costs	**33**	33	-
	33,793	36,774	34,533
Goods and Services			
Transportation and communication	**3,184**	3,107	3,345
Information	**858**	883	876
Professional and special services	**2,840**	3,178	3,144
Rentals	**312**	345	279
Purchased repair and upkeep	**168**	145	211
Utilities, material and supplies	**475**	551	503
All other expenditures	**43**	71	69
	7,880	8,280	8,427
Total operating	**41,673**	45,054	42,960
Capital	**84**	520	685
Transfer payments	**859,825**	629,452	742,753
Total expenditures	**901,582**	675,026	786,398

2. Personnel Expenditures

Salaries represent the largest component of CTC costs aside from contribution payments to transportation companies. Figure 34 displays the number of person-years and average salary of each category of employees.

Figure 34: Authorized Person-Years and Salary Provision

	Authorized Person-Years			Current Salary Range		1986-87 Average Salary Provision
	86-87	85-86	84-85			
Management						
Governor-in-Council Appointments	17	17	17	63,230	88,930	76,767
Management	41	42	40	50,350	88,930	63,278
Other	1	2	2			
Scientific and Professional						
Auditing	17	20	19	27,934	68,070	43,341
Economics, Sociology and Statistics	86	100	95	14,570	65,080	48,942
Engineering and Land Survey	32	32	31	24,005	76,130	52,401
Law	15	16	16	20,523	88,120	43,533
Scientific Regulation	5	5	5	14,786	68,070	52,979
Other	1	1	1			
Administrative and Foreign Service						
Administrative Services	56	63	59	13,912	57,987	35,446
Commerce	7	7	7	15,635	64,521	45,787
Computer Systems Administration	5	10	10	19,423	63,583	40,439
Financial Administration	18	21	21	13,853	57,980	40,529
Information Services	7	7	7	13,579	57,980	39,381
Personnel Administration	9	10	10	13,330	59,510	38,634
Program Administration	111	129	119	13,912	57,987	35,211
Other	-	-	-			
Technical						
Engineering and Scientific Support	17	17	17	14,041	50,866	44,016
Social Science Support	28	34	34	12,635	57,764	32,958
Technical Inspection	52	55	55	12,635	57,691	40,770
Other	1	2	2			
Administrative Support						
Clerical and Regulatory	148	157	159	12,932	31,743	22,339
Secretarial, Stenographic, Typing	88	89	84	12,636	31,946	22,405
Other	2	2	2			

NOTE: The person-year columns display the forecast distribution of the authorized person-years for the Program by occupational group. The current salary range column shows the salary ranges by occupational group at October 31, 1985. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and merit pay divided by the person-years for the occupational group. Year-to-year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

3. Transfer Payments

The Commission has responsibility for administering various transfer payments in the form of contributions and statutory payments as detailed in Figure 35.

Figure 35: Details of Transfer Payments ($000)

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
Contributions			
Regional Air Carrier Subsidy - payments are made to two regional air carriers to subsidize their operations on specific routes in remote areas:			
Eastern Provincial Airlines	-	-	842
Quebecair	-	-	658
	-	1,500	1,500
Maritime Freight Rates Act - Payments are made to the Railway Companies operating in the select territory designated by the Act, in order to reduce the tariffs they would otherwise charge to shippers and thus make goods from the territory more competitive. Estimated payments to each company for traffic moved during the calendar year 1985 are:			
Canadian National Railway Company	13,832	13,300	12,634
Canada and Gulf Terminal Railway	156	150	155
Canadian Pacific Railway Company	874	840	940
Dominion Atlantic Railway	364	350	292
Quebec Central Railway	62	60	79
Canadian Pacific Express Company Limited	416	400	232
	15,704	15,100	14,532
Railway Relocation and Crossing Act - Contributions towards the cost of safety related work at public crossing of railway lines at grade	10,000	7,928	5,766

Figure 35: Details of Transfer Payments ($000) (cont'd)

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
Contribution to "Operation Lifesaver" for the cost of a nation-wide highway/ railway grade crossing advertising campaign	-	200	-
Contribution to the Lakehead Harbour Commission towards the operating costs of the Thunder Bay Rail Issues Task Force in which eight industry and goverment agencies are participants	-	3	17
Total Voted Contributions	25,704	24,731	21,815
Statutory Payments			
Payments to Railway Companies of Amounts Determined Pursuant to the Provisions of the Western Grain Transportation Act (S.C. 1980-81-82-83 c.168)			
Canadian National Railway	372,730	266,210	322,627
Canadian Pacific Railway	330,370	229,240	267,149
Class II Railways	3,000	1,500	-
Total W.G.T.A. Payments	706,100	496,950	589,776

Figure 35: Details of Transfer Payments ($000) (cont'd)

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
Payments to railway and transportation companies of amounts determined pursuant to Sections 256, 258, 261 and 272 of the Railway Act (R.S. c.R-2)			
Unprotected Branch Lines (Section 256)			
Canadian National Railway	7,670	14,000	10,110
Canadian Pacific Railway	5,100	6,900	3,146
	12,770	20,900	13,256
Protected Branch Lines (Section 258)			
Canadian National Railway	450	(3,100)	5,014
Canadian Pacific Railway	-	900	4,000
	450	(2,200)	9,014
Passenger Train Services (Section 261) (other than VIA Rail)			
Canadian National Railway	2,300	2,100	2,499
Class II Railways	6,280	5,300	3,081
	8,580	7,400	5,580
Eastern Grain/Flour Rates (Section 272):			
Canadian National Railway	31,500	14,400	36,400
Canadian Pacific Railway	16,360	6,600	10,484
	47,860	21,000	46,884
Total All Sections:			
Canadian National Railway	41,920	27,400	54,023
Canadian Pacific Railway	21,460	14,400	17,630
Class II Railways	6,280	5,300	3,081
Total Railway Act Payments	69,660	47,100	74,734

Figure 35: Details of Transfer Payments ($000) (cont'd)

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
Payments to railway, trucking and marine companies under the Atlantic Region Freight Assistance Act (R.S. c. A-18)			
Westbound segment - a subsidy to reduce costs of transporting goods from the Maritimes and Gaspé regions to destinations in Canada west of these regions. Payments are:			
- Truck (all goods)	13,672	15,318	13,535
- Truck (designated commodities)	4,490	5,190	4,799
- Rail (designated commodities)	5,373	5,116	4,884
	23,535	25,624	23,218
Intra segment - a subsidy to reduce costs of transporting designated commodities originating and terminating at points within the Maritimes and Gaspé regions. Payments by mode of carrier are:			
- Truck	27,107	27,612	26,331
- Rail	7,386	7,076	6,441
- Water	333	359	438
	34,826	35,047	33,210
Total ARFAA Payments	58,361	60,671	56,428
Total Statutory Subsidies	834,121	604,721	720,938
Total Transfer Payments	859,825	629,452	742,753

B. Cost Analysis

Net Program Cost

The CTC 1986-87 Estimates include authorities to be voted and statutory authorities. Also to be taken into consideration are services provided without charge by other departments such as accommodation by Public Works ($3,772,000) and services provided by Supply and Services ($92,000), Treasury Board ($669,000) and the Department of Labour ($6,000).

Figure 36: Net Cost of Program for the Year 1985-86

	1986-87			1985-86
	Expenditures	Add Other Costs	Total Cost	Total Cost
Canadian Transport Commission Program	901,582,000	4,539,000	906,121,000	843,631,000

C. Federal Statutes either administered by the CTC or which confer a duty or a function on the CTC

Aeronautics Act
Atlantic Region Freight Assistance Act
Air Canada Act
Canada Labour Code, Part IV
Canadian National Railways Act
Canadian Pacific Railway Act
Canada Shipping Act
Energy Supplies Emergency Act
Government Railways Act
Maritime Freight Rates Act
Motor Vehicle Transport Act
National Energy Board Act
National Transportation Act
Pilotage Act
Railway Act
Railway Relocation and Crossing Act
Shipping Conferences Exemption Act
St. Lawrence Seaway Authority Act
Statutory Instruments Act
Teleferry Act
Transport Act
Transportation of Dangerous Goods Act
Western Grain Transportation Act

Commission canadienne des transports

Budget des dépenses 1986-1987

Partie III

Plan de dépenses

Les documents budgétaires

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en trois parties. Commençant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder. Dans les documents de la Partie III, on fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes surtout axés sur les résultats attendus en contrepartie de l'argent dépensé.

Les instructions sur la façon de se procurer ces documents se trouvent sur le bon de commande qui accompagne la Partie II.

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1986

En vente au Canada par l'entremise de nos

agents libraires agréés
et autres librairies

ou par la poste auprès du:

Centre d'édition du gouvernement du Canada
Approvisionnements et Services Canada
Ottawa, (Canada) K1A 0S9

N° de catalogue BT 31-2/1987-III-69 au Canada: 9,00 $
ISBN 0-660-53150-X à l'étranger: 10,80 $

Prix sujet à changement sans préavis.

Budget des dépenses 1986-1987

Partie III

Commission canadienne des transports

Préface

Ce plan de dépenses est conçu pour servir de document de référence. Il contient plusieurs niveaux de détails pour répondre aux différents besoins de ses utilisateurs.

Ce document comprend trois sections. La section I présente un aperçu du Programme et un résumé des plans et de son rendement actuel. Pour les personnes qui désirent plus de détails, la section II indique, pour chaque activité, les résultats prévus et les autres renseignements essentiels sur le rendement qui justifient les ressources demandées. La section III fournit de plus amples renseignements sur les coûts et les ressources ainsi que des analyses spéciales qui permettront au lecteur de mieux comprendre le Programme.

La section I est précédée d'extraits de la Partie II du Budget des dépenses afin d'assurer le lien avec les autres documents budgétaires. Elle comprend également des extraits du volume II des comptes publics. Ceux-ci permettent d'évaluer le rendement du programme sur le plan financier au cours de la dernière année.

Ce document a pour but de permettre au lecteur de trouver facilement les renseignements qu'il cherche. La table des matières expose en détail le contenu de chaque section; le tableau des besoins financiers présenté à la section I comprend des renvois aux renseignements plus détaillés figurant à la section II. En outre, dans tout le document, des renvois permettent au lecteur de trouver de plus amples renseignements sur les postes de dépenses qui l'intéressent particulièrement.

Table des matières

Extraits de la Partie II du Budget des dépenses 4

Extraits du volume II des comptes publics 6

Section I
Aperçu du Programme

A. Plans pour 1986-1987
   1. Points saillants 7
   2. État financier récapitulatif par activité 7
B. Rendement actuel
   1. Points saillants 10
   2. Examen du rendement financier 10
C. Données de base
   1. Introduction 13
   2. Mandat légal 13
   3. Objectifs du Programme 13
   4. Plan d'exécution du Programme 15
D. Perspective de planification
   1. Contexte 18
   2. Efficacité du Programme 18

Section II
Analyse par activité

A. Transport aérien 21
B. Transport par chemin de fer 29
C. Transport par eau 39
D. Transport par véhicule à moteur 44
E. Recherche 48
F. Gestion et administration 55

Section III
Renseignements supplémentaires

A. Analyse par article
   1. Dépenses par article 58
   2. Dépenses en personnel 60
   3. Paiements de transfert 61
B. Analyse des coûts 66
C. Lois fédérales appliquées par la CCT ou lui conférant des fonctions 67

Extraits de la Partie II
du Budget des dépenses

Autorisation

L'autorisation est demandée de dépenser $63,315,000 pour la Commission canadienne des transports au cours de l'exercice financier 1986-1987. Les autres dépenses, évaluées à $838,267,000 pour certains paiements à des compagnies de chemin de fer et de transport ainsi que les contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés seront effectuées en vertu de l'autorisation législative existante.

Besoins financiers par autorisation

Crédits (en milliers de dollars)		Budget principal 1986-1987	Budget principal 1985-1986
	Commission canadienne des transports		
55	Dépenses de fonctionnement	**37,611**	40,288
60	Subventions et contributions	**25,704**	24,431
(S)	Paiements à des compagnies de chemin de fer en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest	**706,100**	654,400
(S)	Paiements à des compagnies de chemin de fer et de transport en vertu de la Loi sur les chemins de fer	**69,660**	59,540
(S)	Paiements à des compagnies de chemin de fer, maritime et de camionnage en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique	**58,361**	56,444
(S)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	**4,146**	4,435
	Total du Programme	**901,582**	839,538

Extraits de la Partie II du Budget des dépenses

Crédits - Libellé et montants

Numéros des credits	Ministères et organismes (dollars)	Budget principal 1986-1987
	Commission canadienne des transports	
55	Commission canadienne des transports - Dépenses de fonctionnement	**37,611,000**
60	Commission canadienne des transports - Contributions	**25,704,000**

Programme par activité

(en milliers de dollars)	Budget principal 1986-1987				Total	Budget principal 1985-1986
	Années-personnes autorisées	Budgétaire				
		Fonctionnement	Dépenses en capital	Paiements de transfert		
Transport aérien	127	6,233	10		6,243	7,606
Transport par chemin de fer	301	17,564	24	814,223	831,811	768,722
Transport par eau	30	1,480	4	333	1,817	2,185
Transport par véhicule à moteur	41	1,618	2	45,269	46,889	44,922
Recherche	60	3,894	3	-	3,897	4,183
Gestion et administration	205	10,884	41	-	10,925	11,920
	764	41,673	84	859,825	901,582	839,538
Années-personnes autorisées (1985-86)	839					

Extraits de la partie II des Comptes publics

Emploi des crédits pour 1984-1985

		Budget principal	Total des crédits	Emploi réel
Crédit 100 -	Commission canadienne des transports - Dépenses de fonctionnement	37 645 000	39 325 532	39 229 985
Crédit 105 -	Commission canadienne des transports - Subventions et contributions	23 700 000	23 700 000	21 814 617
Statutaire -	Paiements à des compagnies de chemin de fer en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest	0	589 775 787	589 775 787
Statutaire -	Paiements à des compagnies de chemin de fer et de transport en vertu de la Loi sur les chemins de fer	444 730 000	74 734 213	74 734 213
Statutaire -	Paiements à des compagnies de chemin de fer, maritime et de camionnage en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique	45 500 000	56 428 488	56 428 488
Statutaire -	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	3 831 000	4 415 000	4 415 000
	Total du programme	555 406 000	788 379 020	786 398 090

Section I
Aperçu du Programme

A. Plans pour 1986-1987

1. Points saillants

Le gouvernement a proposé une réforme de la réglementation économique des transports, laquelle comporte entre autres la création d'un nouvel organisme de réglementation qui remplacera la Commission canadienne des transports. Il est prévu que la loi qui mettra les mesures proposées en oeuvre sera déposée devant le Parlement en 1986.

2. État financier récapitulatif par activité

Tableau 1: Besoins financiers par activité (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1986-1987	Prévu* 1985-1986	Différence	Détails à la page
Transport aérien	6,243	8,933	(2,690)	22
Transport par chemin de fer	831,811	597,625	234,186	29
Transport par eau	1,817	2,023	(206)	39
Transport par véhicule à moteur	46,889	49,843	(2,954)	44
Recherche	3,897	4,151	(254)	48
Gestion et administration	10,925	12,451	(1,526)	54
Totaux	901,582	675,026	226,556	
Années-personnes autorisées	764	847	(83)	

* Les prévisions pour l'exercice 1985-1986 sont de 164,5 millions de dollars ou de 19,6 % inférieures aux montants prévus dans le budget principal de 1985-1986 qui sont de 839,5 millions de dollars (Extraits de la Partie II du Budget des dépenses, page 4). Cette différence est attribuable principalement aux facteurs suivants:

- paiements inférieurs au montant prévu effectués aux termes de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, à cause

des mauvaises récoltes et de la baisse des ventes à l'étranger (157,5 millions)

- paiements inférieurs au montant prévu effectués aux termes de la Loi sur les chemins de fer (12,4 millions)
- paiements inférieurs au montant prévu effectués aux termes de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer (1,9 million)
- paiements accrus versés aux termes de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique 4,2 millions
- Paiements accrus versés aux termes de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes 0,7 million
- dépenses de fonctionnement accrues 0,9 million
- subventions d'exploitation versées aux transporteurs aériens régionaux non prévues dans le Budget des dépenses principal 1,5 million

Explication de la différence: Les besoins financiers pour l'exercice 1986-1987 sont de 33,6 % ou 226,5 millions de dollars supérieurs aux prévisions de dépenses de 1985-1986. Cette augmentation est attribuable principalement aux facteurs suivants:

- paiements inférieurs au montant habituel versés en 1985-1986 aux termes de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest 209,1 millions
- paiements additionnels versés aux termes de la Loi sur les chemins de fer 22,6 millions
- réduction des paiements versés aux termes de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique (2,3 millions)
- paiements additionnels effectués aux termes de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes 0,6 million
- paiements inférieurs au montant habituel versés en 1985-1986 aux termes

de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer	1,9 million
• suspension des subventions d'exploitation versées aux transporteurs aériens régionaux	(1,5 million)
• baisse nette des dépenses de fonctionnement	(3,9 millions)

B. Rendement actuel

1. Points saillants

- Établissement du coût des mouvements du grain et administration des paiements effectués pour le transport du grain conformément à la Loi sur le transport du grain de l'Ouest (voir page 32).

- Mise à exécution de la recommandation visant l'assouplissement des tarifs aériens à la suite de longues audiences publiques.

- Présentation d'un rapport sur la participation étrangère dans le transport maritime international au ministre des Transports, et suspension de l'enquête sur les cas d'acquisition concernant la participation du CN et du CP dans les compagnies de transport maritime par conteneurs dans l'Atlantique nord en attendant les propositions du gouvernement sur la réforme législative (voir page 43).

2. Examen du rendement financier

Tableau 2: Examen du rendement financier en 1984-1985 (en milliers de dollars)

	Réel	Budget principal 1984-1985	Différence
Transport aérien	8,904	8,197	707
Transport par chemin de fer	713,135	492,319	220,816
Transport maritime	2,022	1,885	137
Transport par véhicule à moteur	46,239	37,860	8,379
Recherche	3,955	4,201	(246)
Gestion et administration	12,143	10,944	1,199
	786,398	555,406	230,992

Explication de la différence: Les écarts entre les rendements financiers prévu et réel étaient principalement attribuables aux faits suivants:

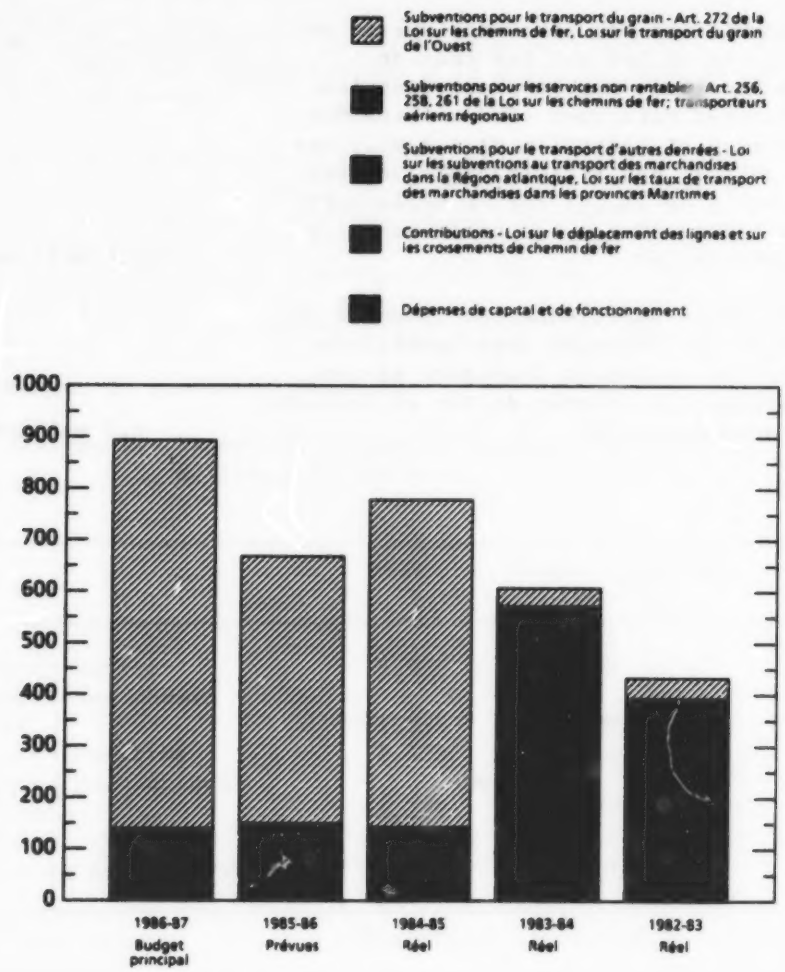
- subventions de 589,8 millions de dollars non prévues dans le Budget principal versées aux termes de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest; réduction

connexe de 370,0 millions de dollars des paiements effectués en vertu de la Loi sur les chemins de fer; et augmenttion de 10,9 millions de dollars des paiements effectués aux termes de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique — 230,7 millions

- augmentation des paiements versés en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes (2,3 millions de dollars) et réduction de 4,2 millions de dollars des contributions versées en vertu de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer — (1,9 million)

- ressources additionnelles obtenues du Budget des dépenses supplémentaires dans les activités Transport aérien, Transport par chemin de fer et Gestion et administration — 2,2 millions

Tableau 3: Dépenses brutes par catégorie de dépenses (en millions de dollars)



C. Données de base

1. Introduction

Créée par le Parlement en 1967, la Commission canadienne des transports est un organisme de réglementation dont les activités peuvent être classées en quatre grandes catégories:

Réglementation économique: La Commission élabore et fait observer un plan d'ensemble de règlements économiques sur le transport au Canada. En ce qui concerne le transport aérien, la CCT réglemente les tarifs et émet des permis d'exploitation de services aériens intérieurs et internationaux. La réglementation du transport ferroviaire a trait au dépôt des tarifs, à la classification des comptes aux fins d'établissement de données financières et de fonctionnement, et aux méthodes de calcul de certains tarifs ferroviaires. Le champ d'activité de la CCT englobe également la délivrance de permis de transport maritime dans des régions désignées et de permis de construction et d'exploitation des pipelines de denrées interprovinciaux ainsi que la réglementation du dépôt des tarifs concernant le transport maritime et l'exploitation des pipelines de denrées.

Réglementation de la sécurité ferroviaire: La CCT est responsable de l'établissement et de la révision des normes et des procédures de sécurité ferroviaire. Elle s'occupe également de l'inspection du matériel ferroviaire et des installations et mène des enquêtes sur les accidents. Finalement, la Commission est chargée de l'approbation de tous les projets de construction de croisements de chemin de fer et, dans certains cas, elle contribue à leur financement.

Analyse et conseils: Les responsabilités de la Commission consistent en outre à effectuer des travaux de recherche sur tous les aspects économiques et sociaux du transport et à conseiller le Ministre dans ces domaines.

Administration des subventions: La CCT administre un grand nombre de programmes de subventions. Certains de ces programmes financent l'exploitation des embranchements non rentables et des services voyageurs déficitaires. D'autres programmes subventionnent le transport du grain dans l'Ouest du Canada et celui d'autres denrées dans l'Est du Canada.

2. Mandat légal

La Commission a été créée en vertu de la Loi nationale sur les transports, mais ses activités se fondent sur diverses lois dont la liste exhaustive figure à la section III (voir page 67).

3. Objectifs du Programme

La Commission a les objectifs suivants:

- compte tenu de la politique nationale visant à établir un réseau de transport économique, efficient et adéquat, réglementer l'évolution et le fonctionnement des aspects du secteur du transport qui relèvent du gouvernement fédéral en vue de protéger les intérêts des usagers des moyens de transport, maintenir la prospérité et la croissance économique au Canada ainsi que coordonner et harmoniser les activités des transporteurs;

- réglementer la sécurité des services de transport ferroviaire au Canada, afin que ceux-ci soient exploités de manière à minimiser les risques de blessures aux employés et au public, ainsi que les dommages à la propriété;

- donner des renseignements et des conseils sur les aspects économiques et sociaux de tous les modes de transport intérieur, en direction ou en provenance du Canada, et les communiquer au gouvernement fédéral;

- administrer, économiquement et efficacement, certains programmes fédéraux de subventions pour les services de transport.

4. Plan d'exécution du Programme

Structure des activités et organisation: Le Programme de la CCT est divisé en six activités; quatre d'entre elles ont trait aux principaux modes de transport (soit par chemin de fer, par air, par eau ou par véhicule à moteur) et les deux autres, la Recherche et la Gestion et l'Administration, appuient le Programme.

L'organisation de la Commission, par ailleurs, est structurée selon les grands modes de transport et comprend des comités distincts pour la réglementation du transport aérien, ferroviaire, maritime et routier. Bien qu'il existe d'autres comités à la CCT, ces derniers ne possèdent pas de ressources particulières. S'il le faut, ils tirent plutôt certaines de leurs ressources des autres grands comités modaux. Le Comité des transports par pipeline de denrées étudie les requêtes visant la construction et l'exploitation de pipelines de denrées. Le Comité de la politique en matière de transport international collabore avec les comités modaux dans l'étude des aspects économiques et juridiques du transport international. Le Comité de révision est chargé des requêtes en révision de décisions ou d'ordonnances de l'un ou l'autre des comités modaux.

L'organisation de la Commission comprend également des directions qui fournissent des services à tous les comités. La Direction de l'exploitation et des tarifs est responsable de tout ce qui se rattache à la réglementation des tarifs (à l'exception des questions de transport aérien) et administre plusieurs programmes de subventions. La Direction de la recherche est chargée d'étudier des questions économiques et sociales relatives au transport au Canada. Ces deux directions relèvent du Vice-président (Recherche). Les autres directions assurent à la Commission des services juridiques, de gestion et d'administration.

Les tableaux 4 et 5 illustrent la relation qui existe entre les activités de la Commission et son organigramme.

La plupart des 764 employés de la CCT travaillent dans la région de la Capitale nationale. Cependant, le Comité des transports par chemin de fer compte plus de 100 employés dans ses bureaux régionaux à Moncton, Montréal, Toronto, Winnipeg, Calgary et Vancouver, et le Comité des transports aériens a des employés à Vancouver, Edmonton, Winnipeg, Toronto, Montréal et Moncton. De plus, la Division de l'Ouest de la Commission, à Saskatoon, compte 18 employés. Cette Division s'occupe de diverses fonctions de réglementation de questions d'intérêt pour l'Ouest du Canada.

Tableau 4: Organigramme de la Commission canadienne des transports

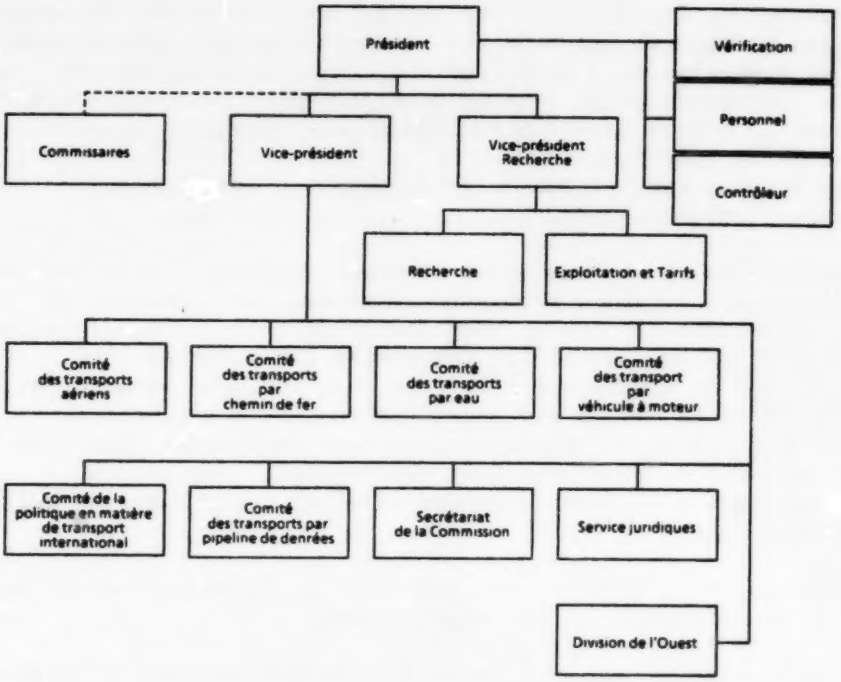


Tableau 5: Ressources pour 1986-1987 par organisation et par activité (en milliers de dollars)

Activités / Organisation	Transport aérien	Transport par chemin de fer	Transport par eau	Transport par véhicule à moteur	Recherche	Gestion et Administration	Total Organisation
Comité des transports aériens 126 A-P	6.177 126 A-P						6.177
Comité des transports par chemin de fer 244 A-P		800.246 244 A-P					800.246
Comité des transports par eau 27 A-P			1.331 27 A-P				1.331
Comité de la politique en matière de transport international - 2 A-P			111 2 A-P				111
Comité des transports par véhicule à moteur 2 A-P				171 2 A-P			171
Recherche 60 A-P					3.987 60 A-P		3.897
Exploitation et tarifs 87 A-P		30.859 47 A-P	375 1 A-P	46.718 39 A-P			77 952
Division de l'Ouest 18 A-P	66 1 A-P	706 10 A-P				571 7 A-P	1.343
Gestion et administration 198 A-P						10.354 198 A-P	10.354
Total-activités ($000)	6.243	831.811	1.817	46.889	3.897	10.925	901.582
Total-activités (A-P)	127	301	30	41	60	205	764

D. Perspective de planification

1. Contexte

En juillet 1985, le gouvernement a proposé une réforme de la réglementation économique des transports, laquelle comporte l'élaboration d'un nouveau cadre de politique pour le réseau des transports au Canada. Cette nouvelle politique se fonderait sur les trois principes suivants:

a) une réglementation ramenée à l'essentiel et réduisant ainsi l'intervention de l'État stimulera l'innovation et l'esprit d'entreprise;

b) le fait de compter davantage sur une plus grande concurrence et sur les forces du marché entraînera des coûts unitaires plus faibles, des prix plus concurrentiels et la prestation d'un plus large éventail de services aux expéditeurs et au public; et

c) les Canadiens exigent un processus de réglementation ouvert, accessible, d'un coût raisonnable et d'exécution rapide.

La nouvelle politique propose entre autres la création d'un nouvel organisme de réglementation indépendant qui succédera à la Commission canadienne des transports. Il est prévu que la loi qui mettra les mesures proposées à exécution sera déposée devant le Parlement au début 1986.

2. Efficacité du Programme

Réglementation économique: La réglementation économique se fait en fonction de critères qui visent à ce que les activités des transporteurs soient viables, concurrentielles et stables, pour que le public soit servi adéquatement et que le bien-être et la croissance économique du Canada soient favorisés. La CCT applique ces critères aux circonstances particulières de chaque cas qui se présente. En conséquence, il n'est pas aisé de mesurer l'efficacité de la réglementation.

Réglementation sur la sécurité ferroviaire: Plusieurs facteurs (en plus des activités de réglementation et d'inspection de la Commission) influent sur la sécurité ferroviaire, par exemple le volume du trafic, les changements techniques et le type de marchandises transportées. C'est donc dire que l'amélioration de la sécurité ferroviaire ne peut être attribuée uniquement aux mesures prises par la CCT. Les tableaux 6 et 7 indiquent les tendances récentes des déraillements et des accidents ferroviaires survenus aux passages à niveau.

Tableau 6: Déraillements sur les lignes principales

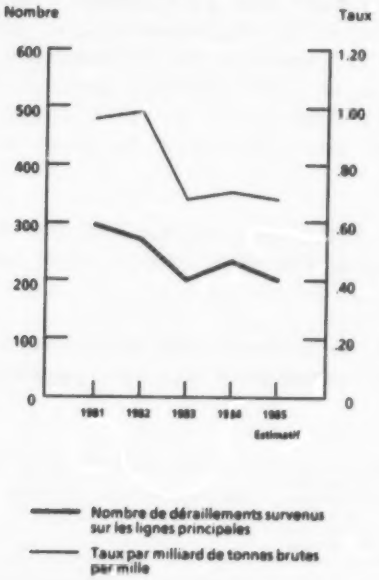
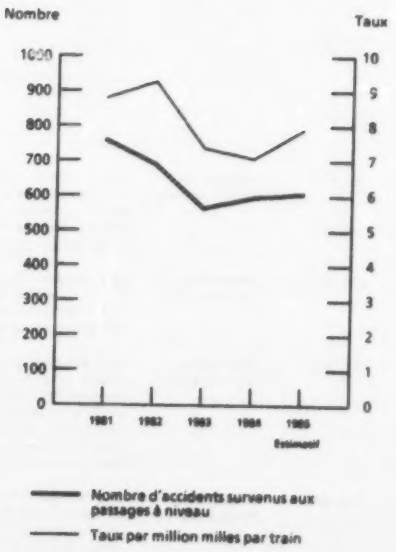


Tableau 7: Accidents survenus aux passages à niveau



Analyse et conseils: La politique de transport du gouvernement fédéral et les décisions qu'il prend face aux programmes tiennent compte des répercussions sur l'économie et la réglementation. L'information et les conseils donnés par la CCT servent de fondement à ces politiques et à ces décisions. On peut juger l'efficacité des conseils et de l'information fournis par la Commission en se fiant à l'évaluation des résultats de la politique et des décisions du gouvernement face aux programmes.

Administration des subventions: Le tableau 8 donne des renseignements généraux sur les bénéficiaires des programmes de subventions administrés par la Commission.

Tableau 8: Programmes de subventions administrés par la Commission canadienne des transports

Programme	Budget des dépenses 1986-1987 (en milliers de dollars)	Destinataires	Bénéficiaires
Subventions aux termes de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes	15,704	Compagnies ferroviaires	Les producteurs, les expéditeurs, les compagnies ferroviaires à l'intérieur du "territoire choisi" (les provinces de l'Atlantique et la région de Gaspé).
Subventions aux termes de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique	42,269 12,759 333 55,361	Transporteurs routiers, ferroviaires et maritimes	Les expéditeurs et l'industrie du transport à l'intérieur du "territoire choisi" (les provinces de l'Atlantique et la région de Gaspé), les consommateurs et les producteurs de l'Est du Canada.
Subventions aux termes de la Loi sur les chemins de fer visant:			
• l'exploitation d'embranchements non rentables	13,220	Compagnies ferroviaires	Les collectivités du Canada situées le long d'embranchements particuliers désignés comme non rentables mais qui sont toujours exploités.
• l'exploitation de services voyageurs déficitaires	8,580	Compagnies ferroviaires	Les usagers du train habitant des collectivités du Canada qui utilisent les services voyageurs (autres que VIA).
• le transport du grain et de la farine destinés à l'exportation via les ports de l'Est	47,860	Compagnies ferroviaires	Les minoteries, les producteurs du grain, les compagnies ferroviaires, les petits transporteurs par eau des ports des Grands Lacs, de l'Atlantique et de la baie Georgienne, et les silos.
Subventions aux termes de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest	706,100	Compagnies ferroviaires	Les producteurs du grain de l'Ouest, les collectivités et les installations de grain situées le long des lignes "tributaires" du transport du grain.
Total des subventions	869,825		

Section II
Analyse par activité

A. Transport aérien

Objectif

Promouvoir, au moyen de la réglementation économique, un réseau national de transport aérien sûr et efficace qui peut satisfaire les besoins des Canadiens et des visiteurs au Canada et qui n'exige qu'un minimum de subventions directes à l'exploitation.

L'activité "Transport aérien" comprend les sous-objectifs suivants:

- réglementer l'entrée des transporteurs aériens sur le marché et leur sortie afin d'assurer des services aériens commerciaux adaptés aux besoins en voyage aérien des Canadiens et des visiteurs au Canada au moyen d'une industrie du transport aérien efficace et financièrement viable;
- réglementer les tarifs des services aériens commerciaux afin de s'assurer qu'ils sont équitables, raisonnables et non discriminatoires et, le cas échéant, conformes aux ententes internationales et bilatérales signées par le Canada;
- faire respecter la réglementation économique en vigueur touchant la mise sur pied et l'exploitation de services aériens commerciaux afin de protéger le public voyageur et les intérêts des transporteurs autorisés;
- élaborer, traiter et promulguer des additions et des modifications à la réglementation dans le but de maintenir un climat pertinent et efficace pour la réglementation des aspects économiques de l'industrie du transport aérien;
- fournir et traiter des données à l'intention du ministre des Transports et lui donner des conseils à propos du développement et de l'exploitation de services aériens commerciaux, de toute question touchant l'aviation civile et des aspects du transport aérien relatifs à la réglementation;
- administrer les subventions du gouvernement fédéral pour que l'exploitation de services aériens commerciaux se fasse dans l'intérêt du public.

État récapitulatif des ressources

L'activité "Transport aérien" représente 14,9 % des dépenses totales du Programme (à l'exclusion des paiements de transfert) et 0,7 % lorsqu'on inclut les paiements de transfert. Cette activité comprend 16,6 % du nombre total des années-personnes.

Tableau 9: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

	Budget des dépenses 1986-1987		Prévu 1985-1986		Réel 1984-1985	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Permis	2,907	59	3,430	67	3,425	70
Tarifs	1,095	26	1,454	34	1,443	36
Surveillance	800	17	965	19	526	11
Analyse de la réglementation et conseils d'orientation	855	12	1,065	14	1,413	14
Subventions accordées aux transporteurs aériens régionaux	-	-	1,500	-	1,500	-
Gestion, administration et secrétariat	586	13	519	11	597	11
	6,243	127	8,933	145	8,904	142

Rendement financier en 1984-1985: Le tableau 10 résume les principaux changements enregistrés au chapitre des besoins financiers en 1984-1985.

Tableau 10: Rendement financier en 1984-1985 (en milliers de dollars)

	1984-1985					
	Réel		Budget principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Permis	3,425	70	3,093	61	332	9
Tarifs	1,443	36	1,908	42	(465)	(6)
Surveillance	526	11	290	7	236	4
Analyse de la réglementation et conseils d'orientation	1,413	14	847	12	566	2
Subventions accordées aux transporteurs aériens régionaux	1,500	-	1,500	-	-	-
Gestion, administration et secrétariat	597	11	559	11	38	-
	8,904	142	8,197	133	707	9

Explication de la différence: La différence entre les rendements financiers prévu et actuel pour 1984-1985 n'était pas considérable. Les écarts étaient attribuables aux changements apportés à la charge de travail dans l'élément de planification.

Description

En vertu de la Loi nationale sur les transports, la Commission canadienne des transports est chargée d'élaborer et de faire appliquer une réglementation économique touchant l'industrie de l'aviation civile, comme il est prévu dans la Loi sur l'aéronautique et énoncé dans le Règlement sur les transporteurs aériens.

Le Comité des transports aériens s'acquitte de son mandat de réglementation principalement à partir de l'administration centrale de la Commission située à Ottawa. Cependant, six bureaux régionaux aident à faire observer le Règlement sur les transporteurs aériens, et la Division de l'Ouest, située à Saskatoon, s'occupe de délivrer certains permis aux transporteurs aériens locaux des provinces de l'Ouest.

L'activité "Transport aérien" comprend les sous-activités suivantes:

Permis: La délivrance de permis à des transporteurs aériens commerciaux pour les autoriser à assurer certains services aériens constitue un des éléments essentiels du processus de réglementation

économique de l'industrie. Le système des permis protège aussi bien les intérêts des consommateurs, en s'assurant que les transporteurs respectent certaines normes, que ceux des transporteurs autorisés, en maintenant une concurrence équitable. Les transporteurs intérieurs et internationaux qui offrent des services à horaire fixe et des services d'affrètement pour le transport de passagers et de marchandises doivent aussi posséder les permis appropriés. Lorsqu'un transporteur dépose une requête auprès de la Commission en vue d'obtenir ou de faire modifier un permis, ou d'obtenir une autorisation, le Comité émet une décision ou une ordonnance après mûre réflexion. Lorsque la décision ou l'ordonnance est favorable et que le transporteur remplit les conditions énoncées, s'il en est, la Commission délivre un permis, une modification à un permis ou une autorisation. Le permis précise les points que le transporteur aérien peut desservir, la taille des aéronefs qu'il peut utiliser et les restrictions que le Comité des transports aériens peut lui imposer.

Tarifs: Tout transporteur aérien commercial doit déposer un tarif auprès de la Commission dans lequel il précise les frais et les "conditions de transport". La Commission examine ces tarifs afin de protéger le consommateur et les autres transporteurs en s'assurant que les conditions et les tarifs de transport sont justes et raisonnables et que, lorsque des tarifs sont réduits, les conditions de voyage demeurent satisfaisantes et conformes aux normes. La réglementation des tarifs exige également que la CCT fasse une enquête sur toute plainte ou allégation d'écart de conduite visant un transporteur aérien.

Surveillance: Des services exploités illégalement ou sans autorisation par les transporteurs aériens commerciaux font l'objet d'enquêtes. Ces enquêtes visent à empêcher toute personne ou compagnie non autorisée d'exploiter des services aériens commerciaux et à s'assurer que les transporteurs autorisés respectent les règlements. Lorsque les transporteurs sont en faute, la Commission peut imposer des sanctions ou la Couronne peut engager des poursuites.

Analyse de la réglementation et conseils d'orientation: La CCT donne des conseils sur les problèmes actuels de l'industrie du transport aérien et de l'aviation civile au Canada et élabore une réglementation économique pertinente. Le Comité contrôle l'industrie et étudie le contexte industriel et politique en vue de déterminer les ajouts, les retraits ou les modifications à apporter soit au Règlement sur les transporteurs aériens ou à la politique et aux pratiques du Comité des transports aériens. Le Comité effectue des enquêtes et des études puis fait des recommandations au ministre des Transports sur toutes les questions relatives aux services aériens commerciaux. Ces conseils peuvent être donnés à la requête du Ministre ou suivant la propre initiative du Comité, et peuvent toucher des projets de politique, des négociations internationales, des modifications proposées à la Loi sur l'aéronautique ou d'autres questions.

Administration des subventions: Conformément à la politique du gouvernement, le Comité ne considère que peu de subventions directes pour l'exploitation de services aériens commerciaux. Cette sous-activité comprend la gestion et le paiement de subventions à Quebecair et à Eastern Provincial Airlines conformément à la Politique sur les transporteurs aériens régionaux.

Données sur le rendement et justification des ressources

Permis: Le budget de cette sous-activité prévoit 59 années-personnes. La charge de travail de la Commission dépend principalement du nombre et de la complexité des requêtes en exploitation présentées par des particuliers et des sociétés. Le procédé comprend la publication d'un avis public, les débats, les audiences publiques (dans certains cas), la délivrance d'ordonnances, de décisions et de permis et les différentes voies d'appel offertes aux requérants. L'objectif, pour l'exercice 1986-1987, est de traiter 98 % de toutes les requêtes dans les cinq mois qui suivent la date de réception d'une requête bien remplie. Les 2 % restant représentent les requêtes les plus complexes qui nécessiteront la tenue d'une audience publique ou le recours aux voies juridiques, ce qui aura pour effet de prolonger le temps de traitement. Le tableau 11 illustre la charge de travail de la section des permis.

Tableau 11: Décisions, ordonnances, permis (intérieurs)

	Prévu 1986-1987	Prévu 1985-1986	Réel 1984-1985	Réel 1983-1984
Décisions				
Commodité et besoins du public	390	420	464	251
Sans référence à la la commodité et aux besoins du public	325	249	90	344
Transferts	125	123	134	124
Ordonnances	2,100	2,432	1,763	1,261
Permis	1,100	1,012	782	528
Autorisations provisoires et dispenses	275	345	290	339
Requêtes - liste d'admissibilité	35	22	15	-

Pour pouvoir exploiter des services d'affrètement, les transporteurs aériens doivent obtenir un permis. Les requêtes déposées par la suite en vue d'effectuer des vols d'affrètement particuliers

font également l'objet d'un examen. Le tableau 12 montre la charge de travail dans ce secteur.

Tableau 12: Requêtes visant des services et des vols d'affrètement

	Prévu 1986-1987	Prévu 1985-1986	Réel 1984-1985	Réel 1983-1984
Requêtes	2,050	2,290	2,340	2,078
Vols	21,500	20,944	20,077	23,128

Tarifs: Le budget de l'examen et du dépôt des tarifs prévoit 26 années-personnes. Le travail dans ce domaine dépend en grande partie de facteurs externes et comprend l'examen de tous les tarifs, les conditions de transport et les tableaux de services à horaire fixe déposés auprès du Comité. Des zones de flexibilité permettent aux transporteurs de modifier leurs tarifs moyennant un préavis d'un jour au lieu de 30 jours comme c'était le cas auparavant. Les tarifs tombant à l'extérieur des zones de flexibilité doivent maintenant être examinés sur avis de 14 jours. Le régime de la flexibilité des tarifs a été élargi de façon à s'appliquer également aux services marchandises intérieurs à taux unitaires et aux services d'affrètement. Ainsi, toute réduction ou toute augmentation de taux peut être déposée sur préavis d'un jour et de 14 jours respectivement au lieu de 45 ou de 30 jours. Le tableau 13 identifie les tendances des dépôts de tarifs et reflète la charge de travail dans ce secteur.

Tableau 13: Tarifs

	Prévu 1986-1987	Prévu 1985-1986	Réel 1984-1985	Réel 1983-1984
Dépôts de tarifs	155,000	153,500	158,547	140,135
Dérogation au RTA	2,400	2,700	2,881	2,795
Plaintes	600	560	446	374
Contrats d'affrètement	80	80	86	684
Ordonnances	800	750	519	90

Surveillance: Le budget de cette sous-activité prévoit 23 années-personnes. Le tableau 14 fait état des réponses données aux plaintes reçues et des cas d'exploitation illégale observés au cours des dernières années.

Tableau 14: Surveillance

	Prévu 1986	Prévu 1985	Réel 1984	Réel 1983
Cas renvoyés à la GRC	178	199	157	161
Sanctions administratives de la CCT	180	131	129	102
Avertissements	90	81	40	61
Plaintes non fondées	50	61	32	43
Total	498	472	358	367

Analyse de la réglementation et conseils d'orientation: Cette sous-activité comprend un total de 12 années-personnes. En 1986-1987, la Commission se penchera sur un certain nombre de questions liées à la nouvelle politique sur le transport aérien intérieur, nommément les exigences statistiques et financières des transporteurs aériens, la classification des services aériens commerciaux, la surveillance des services aériens du Nord et des régions éloignées, la protection de route, la location d'aéronefs et la protection des acomptes du consommateur. La Commission sera également tenue de se préparer en vue de régler la question des acomptes et de participer aux négociations d'accords bilatéraux internationaux.

Pendant l'année civile 1984, 9 ensembles de modifications au Règlement sur les transporteurs aériens (RTA) ont été approuvés par la CCT et le même nombre est prévu pour 1985. Ces changements devraient se stabiliser en 1986-1987.

Gestion, administration et secrétariat: Cette sous-activité exige 13 années-personnes.

Le Secrétariat est responsable du travail se rapportant aux réunions du Comité et aux aspects administratifs des audiences publiques. De plus, le Secrétariat prépare les ordonnances et les décisions du Comité et le Secrétaire signe toute la correspondance officielle au nom du Comité.

Le groupe de gestion et d'administration comprend le bureau du Directeur exécutif et une petite unité du personnel qui s'occupe des besoins de services du Comité en matière de personnel, de finances et d'administration.

En 1984-1985, cette activité comprenait la mise sur pied d'un régime plus souple de réglementation des prix en vertu duquel les "zones" de tarifs peuvent être rajustées plus rapidement. En outre, on a rationalisé la procédure de sélection des requêtes, si bien que

85 p. 100 des requêtes reçues ont été traitées dans les six mois suivant leur réception. La Commission a pris ces mesures à la lumière du nouveau régime de réglementation et des nouvelles politiques aériennes du gouvernement.

Le Canada et les États-Unis ont conclu en 1984-1985 deux nouveaux accords sur les services aériens transfrontière. Des recommandations ont été soumises au Ministre relativement à la situation financière des transporteurs internationaux et à la délivrance de permis aux exploitants de services d'affrètement internationaux. En outre, des recommandations sur la structure de l'industrie des transports aériens intérieurs ont été déposées auprès du Ministre pour qu'il en tienne compte au moment de l'élaboration d'une nouvelle politique aérienne.

B. Transport par chemin de fer

Objectifs

Réglementer l'exploitation des services de transport ferroviaire au Canada afin de protéger les intérêts des usagers de ce mode de transport, de favoriser le bien-être et la croissance économique du Canada, ainsi que de coordonner et d'harmoniser les activités des transporteurs.

Réglementer les services de transport ferroviaire afin de s'assurer qu'ils sont exploités de façon à minimiser les accidents qui produisent des pertes de vie, des blessures et des dommages à la propriété.

Élaborer des méthodes pour calculer le prix de revient et pour traiter le paiement de subventions aux services non rentables et aux services requis dans l'intérêt du public ainsi que le paiement de subventions pour le transport de certaines marchandises.

État récapitulatif des ressources

L'activité "Transport par chemin de fer" représente 42,1 % des dépenses totales du Programme (à l'exclusion des paiements de transfert) et 92,3 % lorsqu'on inclut les paiements de transfert. Cette activité comprend 39,4 % du nombre total d'années-personnes.

Tableau 15: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

	Budget des dépenses 1986-1987		Prévu 1985-1986		Réel 1984-1985	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Réglementation de la sécurité	20,131	176	18,395	178	14,642	158
Qualité du service	783	13	833	14	920	19
Analyse de l'exploitation et des tarifs	30,859	47	29,703	50	28,146	51
Analyse économique et administration des subventions	779,285	60	547,884	65	668,111	65
Gestion et secrétariat	753	5	810	5	1,316	15
	831,811	301	597,625	312	713,135	308

Rendement financier en 1984-1985: Le tableau 16 résume les principaux changements enregistrés au chapitre des besoins financiers en 1984-1985.

Tableau 16: Rendement financier en 1984-1985 (en milliers de dollars)

	1984-1985					
	Réel		Budget principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Réglementation de la sécurité	16,462	153	18,388	152	(3,746)	6
Qualité du service	920	19	1,466	27	(546)	(8)
Analyse de l'exploitation et des tarifs	28,146	51	23,456	49	4,690	2
Analyse économique et administration des subventions	668,111	65	448,024	59	220,087	6
Gestion et secrétariat	1,316	15	985	15	331	-
	713,135	308	492,319	302	220,816	6

Explication de la différence: La différence entre les rendements financiers prévu et réel pour 1984-1985 était principalement attribuable aux écarts enregistrés au chapitre des subventions versées conformément à la Loi sur le transport du grain de l'Ouest.

Description

Le personnel du Comité des transports par chemin de fer en poste à l'administration centrale et dans les bureaux régionaux, ainsi que les éléments du transport par chemin de fer de la Direction de l'exploitation et des tarifs et de la Division de l'Ouest s'occupent de l'activité "Transport par chemin de fer". Cette activité comprend les sous-activités suivantes.

Réglementation de la sécurité: La réglementation de la sécurité ferroviaire consiste à élaborer et à promulguer des règlements sur la sécurité ferroviaire; à s'assurer que les normes reflètent les changements technologiques et autres; à contrôler le respect des règlements au moyen d'enquêtes sur les accidents, d'inspections et de contrôles qualitatifs de l'équipement, de l'infrastructure et de l'exploitation (c'est-à-dire le matériel roulant, les voies et le respect des règles d'exploitation) et à surveiller le transport de marchandises dangereuses.

Le Comité des transports par chemin de fer doit approuver la conception et la qualité de tous les travaux de construction ou de reconstruction de structures au croisement d'une route et d'une voie ferrée (passages inférieurs, passages supérieurs, passages à niveau, etc.). Il en va de même pour les projets touchant l'infrastructure électrique, par exemple: les feux d'avertissement et les signaux. Ces projets doivent être approuvés par la CCT avant le début des travaux et une fois qu'ils sont terminés. La Commission finance une partie de ces projets (sa contribution peut aller jusqu'à 80 %) en vertu des dispositions de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer.

Qualité du service: La Commission fait des enquêtes sur les plaintes du public à l'égard des services ferroviaires. Dans le cadre de ce mandat, le fonctionnement des sociétés ferroviaires et des gares est fréquemment inspecté et la qualité des services voyageurs, contrôlée. La Commission s'intéresse également aux besoins en transport ferroviaire des personnes handicapées.

Lorsque les sociétés ferroviaires souhaitent abandonner des embranchements, fermer des gares, centraliser des dépôts de messageries, enlever des voies ou regrouper des services de marchandises, la Commission examine les requêtes afin de leur accorder ou non l'autorisation demandée. Par ces examens, la CCT s'assure que les changements au service ne nuiront pas à l'intérêt du public. La CCT a également recours aux audiences publiques, au besoin.

En outre, la Division de l'Ouest effectue des vérifications financières et des inspections techniques à l'appui du programme de remise en état des embranchements qu'a entrepris Transports Canada.

Analyse de l'exploitation et des tarifs: Les tâches de cet élément sont les suivantes: examiner et déposer des tarifs ferroviaires en vertu des dispositions statutaires; établir des taux pour le transport des produits du grain et de la farine de canola en vertu de l'article 272 de la Loi sur les chemins de fer; administrer la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique ayant trait aux subventions versées aux compagnies ferroviaires pour le trafic à destination de l'Ouest et en provenance du "territoire choisi" et au transport local en provenance et à destination du "territoire choisi" (les quatre provinces de l'Atlantique et la région de Gaspé); tenir des enquêtes concernant des accords, des mesures et des contrats relatifs à l'exploitation et aux tarifs conclus entre les expéditeurs et les transporteurs en rapport avec les requêtes officielles, les enquêtes et les audiences en cours au sein du Comité des transports par chemin de fer; répondre aux plaintes que la Commission reçoit sur des questions d'exploitation et de tarifs, y compris des accords, des contrats et des dispositions ayant trait à l'exploitation et aux tarifs et aux services connexes ainsi qu'aux conditions de transport; et élaborer et maintenir une

banque de données exhaustive du trafic ferroviaire qui répond aux exigences du Comité modal.

Analyse économique et administration des subventions: Ce travail inclut les tâches suivantes: élaborer un plan d'ensemble pour la comptabilité ferroviaire appelé Classification uniforme des comptes; vérifier les comptes des sociétés ferroviaires pour voir dans quelle mesure elles respectent le plan d'ensemble de comptabilité en question; promulguer des règlements sur le calcul du prix de revient ainsi que vérifier et approuver les méthodes mises de l'avant par les sociétés ferroviaires pour calculer leur prix de revient; déterminer les frais d'établissement des taux en vertu de la Loi sur les chemins de fer; vérifier les frais imputés à VIA par le CN et le CP, frais qui déterminent à leur tour le niveau de financement que VIA Rail reçoit du Ministre en vue de payer au CN et au CP les services qu'ils lui fournissent.

Cette sous-activité fixe les méthodes de calcul du prix de revient dont se serviront les compagnies ferroviaires. Les frais, les recettes et les pertes des sociétés ferroviaires pour chaque embranchement ou service de voyageurs subventionné sont vérifiés afin de garantir que les paiements versés aux compagnies ferroviaires en vertu des articles 256, 258 et 261 de la Loi sur les chemins de fer reflètent les pertes qu'elles ont subies, conformément à la réglementation sur le calcul du prix de revient de la CCT visant l'exploitation des embranchements non rentables et des services de voyageurs déficitaires (autres que VIA Rail). Ces lignes et ces services sont subventionnés si la CCT détermine qu'ils continueront vraisemblablement à subir des pertes et qu'elle juge que le service est requis dans l'intérêt du public.

De plus, la CCT administre les responsabilités que lui confère la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, y compris l'établissement de barèmes de référence, l'examen des coûts et les paiements mensuels aux compagnies ferroviaires. En vertu de l'article 272 de la Loi sur les chemins de fer, les coûts sont déterminés pour servir de base à l'établissement des taux puis des paiements faits aux compagnies ferroviaires pour le transport du grain et de la farine destinés à l'exportation, depuis des points de l'intérieur situés à l'est de Thunder Bay, jusqu'à un port de l'Est.

Données sur le rendement et justification des ressources

Réglementation de la sécurité: Cette sous-activité exige 176 années-personnes et 20,1 millions de dollars.

La tâche de vérifier dans quelle mesure les sociétés ferroviaires observent les règlements exige 46 années-personnes. Le niveau de surveillance est basé sur le pourcentage de la population qui doit faire l'objet d'une inspection et aussi sur la mesure dans laquelle cette population avait respecté les règlements au cours des années

précédentes. Pendant l'exercice 1986-1987, on continuera à insister sur la vérification des méthodes de contrôle qualitatif des compagnies ferroviaires. En outre, un certain nombre de questions spécifiques seront traitées, y compris la sécurité des trains sans wagon de queue.

Il y aura multiplication des mesures prises en cas d'urgence et des enquêtes sur les accidents et incidents mettant en cause des marchandises dangereuses ainsi que des programmes d'inspection concernant les wagons et les installations de manutention des marchandises dangereuses. Actuellement, 34 années-personnes s'occupent des activités de transport des marchandises dangereuses.

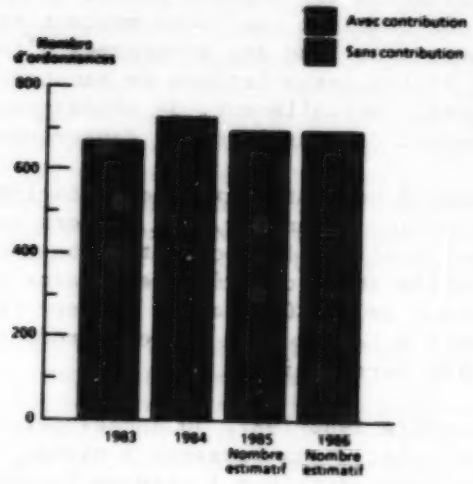
Le travail a commencé pendant l'exercice 1984-1985 et continuera au cours du présent exercice financier. Il portera sur l'examen du Règlement unifié d'exploitation (le document de base qui régit la sécurité de l'exploitation et le contrôle des trains des compagnies ferroviaires qui relèvent de la CCT), ainsi que sur les normes d'inspection ayant trait à la sécurité et les normes de compétence du personnel des compagnies ferroviaires.

Au cours de l'exercice 1986-1987, 50 années-personnes seront affectées au programme relatif aux passages à niveau et à la construction. Ce programme contribue à assurer la sécurité et à diminuer le nombre d'accidents aux passages à niveau en autorisant leur amélioration. On prévoit qu'environ 950 requêtes seront reçues et traitées dans un laps de temps moyen de 6 mois. Environ 250 des requérants auront droit à une subvention en vertu de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemins de fer. Actuellement, 10 millions de dollars par an sont affectés au financement de ces projets. Des mesures spécifiques pour l'utilisation de ces fonds pendant l'exercice 1986-1987 visent notamment à:

- améliorer les panneaux indicateurs aux passages à niveau (0,532 million de dollars);
- améliorer tous les dispositifs d'avertissement des voyants lumineux installés actuellement aux passages à niveau (1,02 million de dollars) et
- améliorer les dispositifs d'avertissement aux barrières (0,5 million de dollars).

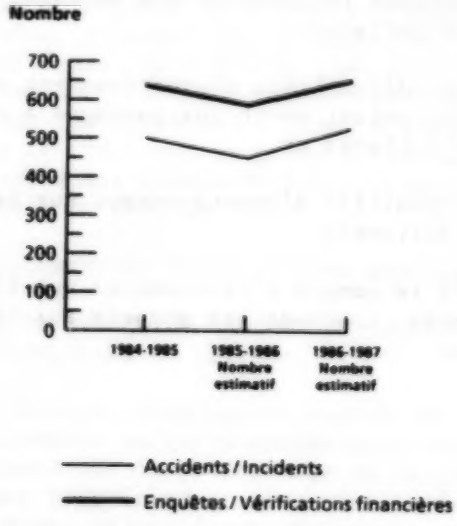
Le tableau 17 présente le nombre d'ordonnances que l'on a rendues au cours des dernières années, touchant les projets aux croisements de routes et de voies ferrées.

Tableau 17: Projets relatifs aux croisements de routes et de voies ferrées



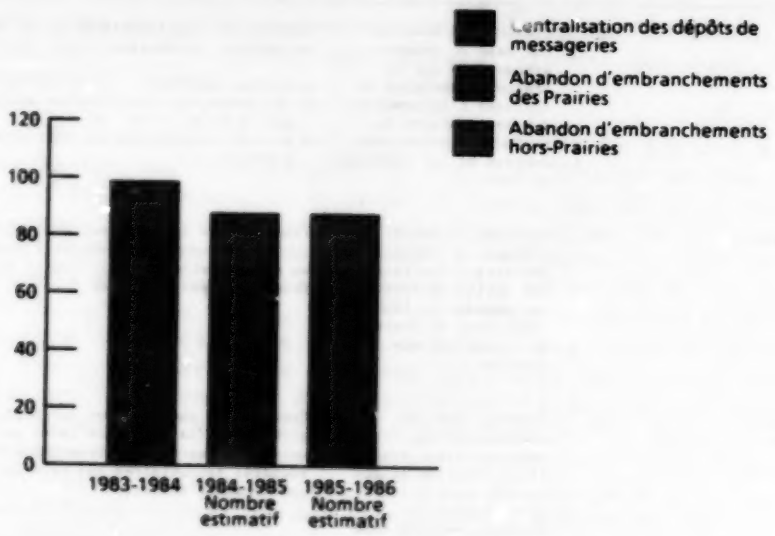
Les ressources requises pour les enquêtes sur les accidents sont liées au nombre et à la gravité de ceux-ci. Les enquêtes sur les accidents exigent 19 années-personnes. Le tableau 18 présente la proportion des accidents qui ont fait l'objet d'enquêtes en 1983-1984 et la prévision pour les années suivantes.

Tableau 18: Enquêtes sur les accidents



Qualité du service: Le tableau 19 illustre le nombre de requêtes pour abandon d'embranchement et de centralisation de dépôts de messageries traitées au cours des dernières années et le nombre prévu pour 1986-1987. Étant donné que ces requêtes exigent la tenue d'une enquête et peuvent faire l'objet d'audiences publiques avant qu'une décision ne soit rendue, il faut ordinairement compter douze mois pour les traiter.

Tableau 19: Abandon d'embranchements et centralisation des dépôts de messageries



Analyse de l'exploitation et des tarifs: On s'attend à ce que les compagnies ferroviaires déposent environ 60 000 tarifs en 1986-1987, ce qui exigera 9 années-personnes pour les examiner et les traiter. L'examen des demandes de subventions reçues des compagnies ferroviaires, aux termes de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique, exigera cinq années-personnes pour le traitement de 260 demandes dans un délai moyen de 15 jours à partir de la date de réception de la demande. On prévoit que pour l'exercice financier 1986-1987, la valeur de ces subventions sera de 27 765 000 $ (voir tableau 8 de la page 20). Les études des questions liées à l'exploitation et aux tarifs (qui exigent 25 années-personnes) aident le ministre des Transports et les comités modaux à prendre des décisions et à fournir également de l'information aux industries, aux ministères fédéraux et provinciaux et au grand public. Les mesures spécifiques par type d'exploitation pour l'exercice financier 1986-1987 sont résumées au tableau 20.

Tableau 20: Analyse de l'exploitation et des tarifs, exercice financier 1986-1987

Secteur	Ressources A-P (en milliers de dollars)		Objectif général	Mesures spécifiques 1986-1987
Études de l'exploitation	7	323	Élaborer et maintenir une base de données exhaustives sur le trafic ferroviaire et diffuser l'information sur les courants du trafic, le volume des denrées et les recettes du fret.	Élaboration supplémentaire de la base de données, y compris: • plus de détails; • des compagnies ferroviaires autres que le CN et le CP; et • plus de données sur les véhicules à moteur
Études des tarifs	11	9	Vérifier, élaborer et diffuser l'information concernant les taux et les tarifs du fret et des passagers, les conditions de transport et la qualité des services.	Examiner les dispositions de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest en collaboration avec le Comité des transports par chemin de fer.
Études des plaintes et des requêtes	7	21	Enquêter sur les plaintes et les requêtes ayant trait à l'exploitation et aux tarifs, agir à titre de médiateur et résoudre des plaintes auxquelles sont aux prises des expéditeurs et des transporteurs.	Continuer à enquêter sur les règlements portant sur la manoeuvre inter-service du trafic des marchandises entre les sociétés ferroviaires qui relèvent du gouvernement fédéral.

La Staggers Rail Act qu'a adoptée le Congrès des États-Unis en 1980 a déréglementé considérablement l'établissement des prix du transport ferroviaire aux États-Unis. Cette déréglementation a causé des problèmes aux transporteurs et aux expéditeurs canadiens. En 1985, la CCT a terminé une série d'audiences publiques sur la question, et elle a rendu compte de ses constatations au ministre des Transports. Le gouvernement étudie actuellement ces constatations et les préoccupations des expéditeurs et des transporteurs dans le contexte de la réforme de réglementation.

Analyse économique et administration des subventions: Cet élément comprend au total 65 années-personnes. De ce nombre, environ 45 % sont chargées de déterminer les coûts, les recettes et les pertes des embranchements et des services de voyageurs; d'administrer des programmes de subventions connexes; de procéder à des vérifications des frais du CN/CP imputés à VIA et de déterminer les coûts variables des mouvements du fret. Par exemple, la vérification des demandes des

compagnies ferroviaires à VIA Rail pour l'exercice financier 1983 (la vérification entièrement terminée la plus récente) a abouti à une réduction de 21,1 millions de dollars des demandes de règlement proposées par les compagnies ferroviaires. Les ressources visant l'administration des subventions sont liées à l'importance des demandes de financement, au nombre de requêtes et de demandes et à la complexité des demandes présentées. (Le tableau 8 (page 20) indique le montant des subventions versées en vertu de chaque programme.) Quelque 25 % des ressources de cet élément sont requises pour établir des normes comptables, mener des vérifications financières et comptables au moyen d'un programme de vérification continu pluriannuel et fournir les taux approuvés du coût du capital pour l'établissement des coûts de toutes les compagnies ferroviaires.

Les 30 % restant des ressources concernent le travail effectué en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest et les projets spéciaux d'établissement du prix de revient. La CCT doit fixer, annuellement, le barème pour le transport du grain de l'Ouest et chaque mois, elle doit payer aux compagnies ferroviaires la part du gouvernement relative aux taux applicables au volume du grain transporté. Pour ce faire, la CCT doit déterminer quels embranchements doivent être désignés comme "tributaires du transport du grain" et évaluer les coûts variables et fixes de toutes les autres compagnies ferroviaires. La première étude quadriennale de l'établissement du prix de revient est actuellement en cours en vue de déterminer les coûts totaux du transport du grain par chemin de fer au Canada. La CCT est aussi responsable de la surveillance des plans d'investissement des compagnies ferroviaires et des programmes d'entretien des embranchements "tributaires du transport du grain".

En 1984-1985, la Commission a réussi à traiter toutes les demandes d'abandon qui étaient en retard ainsi que les réclamations en suspens du CN et du CP, ce qui lui permet de traiter toutes les requêtes dans les six mois suivant leur réception et les réclamations, dans les douze mois.

La Loi sur le transport du grain de l'Ouest a été appliquée, et des subventions de 589,78 millions de dollars ont été versées. En tenant compte des montants accordés en vertu de la Loi sur les chemins de fer, les subventions versées pour le transport du grain en 1984-1985 se sont élevées à 664,51 millions de dollars.

La Commission a entrepris la révision du Règlement unifié d'exploitation en 1984-1985 et elle poursuit ce travail encore aujourd'hui. Une version révisée de la réglementation régissant la sécurité du transport marchandises par chemin de fer a été rédigée à la suite des audiences publiques tenues relativement à la gare de triage McGregor et envoyée ensuite au bureau du Conseil privé aux fins d'examen. En outre, la Commission a approuvé la réglementation sur les normes de qualification des mécaniciens de locomotives, des mécaniciens de manoeuvres et de transferts, des chefs de trains et des

contremaîtres de triage, laquelle doit également être examinée par le Conseil privé.

En 1984-1985, le nombre moyen de défectuosités par wagon et par locomotive ayant fait l'objet d'une inspection s'est élevé respectivement à 0,36 et à 4,09. Cependant, les locomotives présentaient de nombreux défauts d'entretien, et l'examen actuellement mené ne vise que les défauts de sécurité.

Après étude de la Staggers Act des États-Unis, la Commission a présenté ses recommandations au ministre des Transports pour qu'il en tienne compte lors de la formulation de la nouvelle politique sur les transports.

C. Transport par eau

Objectif

Réglementer des secteurs spécifiques de l'industrie du transport par eau, donner des conseils en ce qui a trait à l'élaboration et à l'exploitation de services de transport par eau et participer à la négociation d'accords internationaux en vue de protéger les intérêts des usagers et de maintenir le bien-être et la croissance économique au Canada.

État récapitulatif des ressources

L'activité "Transport par eau" représente 3,5 % des dépenses totales du Programme (à l'exclusion des paiements de transfert) et 0,2 % lorsqu'on inclut les paiements de transfert. Cette activité consomme 3,9 % du nombre total des années-personnes.

Tableau 21: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

	Budget des dépenses 1986-1987		Prévu 1984-1985		Réel 1983-1984	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Réglementation économique	409	9	514	9	398	10
Analyse du transport	376	8	438	10	506	10
Transport maritime international	299	5	311	5	275	5
Subvention du transport des marchandises aux transporteurs de la Région atlantique	375	1	400	1	475	1
Gestion et secrétariat	358	7	360	7	368	7
	1,817	30	2,023	32	2,022	33

Rendement financier en 1984-1985: Le tableau 22 résume les principaux changements enregistrés au chapitre des besoins financiers en 1984-1985.

Tableau 22: Rendement financier en 1984-1985 (en milliers de dollars)

	1984-1985					
	Réel		Budget principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Réglementation économique	398	10	393	10	5	-
Analyse du transport	506	10	488	10	18	-
Transport maritime international	275	5	309	6	(34)	1
Subvention du transport des marchandises aux transporteurs de la Région atlantique	475	1	333	-	142	1
Gestion et secrétariat	368	7	362	7	6	-
	2,022	33	1,885	33	137	-

Explication de la différence: La différence entre les rendements financiers prévu et actuel pour 1984-1985 n'était pas considérable. Les écarts étaient principalement attribuables au versement des subventions prescrites par la loi.

Description

La politique générale canadienne relative à l'industrie du transport par eau est dans une large mesure caractérisée par la non-intervention. Cependant, la loi qui régit ce domaine assujettit certains secteurs et opérations commerciales spécifiques à la réglementation économique et requiert que la Commission tienne des audiences publiques sur des questions déterminées, qu'elle fournisse de l'information et des conseils sur un large éventail de questions touchant ce type de transport et qu'elle participe à des négociations d'accords internationaux et au travail d'ordre économique d'organisations internationales.

Réglementation économique: La réglementation économique touchant le transport par eau peut être mieux décrite en se référant à quatre principaux domaines de responsabilité.

- En vertu de la Loi sur les transports, la délivrance de permis à des transporteurs par eau et l'approbation des tarifs de ces transporteurs visent principalement à s'assurer que les collectivités des régions peu peuplées situées le

long du fleuve Mackenzie et dans l'ouest de l'Arctique jouissent de services fiables de transport par eau pour les approvisionner en produits essentiels (nourriture, carburant etc.). Les transporteurs autorisés jouent également un rôle important en apportant un appui logistique aux activités minières et d'exploration du Nord.

- La Loi dérogatoire sur les conférences maritimes autorise les "conférences" (associations de compagnies maritimes internationales) à fixer des taux uniformes et à coordonner leurs services, sous réserve des dispositions de la loi. La CCT assure la tenue des dépôts de tarifs et du dossier des accords, joue le rôle de conciliateur dans les disputes et garantit l'observation de la loi.

- Des enquêtes réglementaires sont effectuées en vertu de la Loi nationale sur les transports, s'il y a eu des objections aux projets d'acquisitions d'un intérêt dans une compagnie de transport par eau par une autre compagnie de transport ou aux pratiques d'établissement de prix des transporteurs par eau, en vue de s'assurer que cette opération n'est pas préjudiciable à l'intérêt public. En vertu de la Loi sur le pilotage, la CCT entreprend une enquête et fait des recommandations irrévocables si des objections sont soulevées à l'endroit des tarifs proposés.

- Le "cabotage" (transport par eau entre des ports canadiens) a pour objet d'assurer la participation canadienne tout en accordant aux navires étrangers un droit de participation provisoire sous réserve qu'aucun navire canadien approprié n'est disponible pour assurer le service. La CCT avise le ministre du Revenu national sur la disponibilité de navires canadiens appropriés (les droits de douane des navires étrangers sont réduits si aucun navire canadien adéquat n'est disponible).

Analyse du transport: Cette sous-activité comprend l'analyse économique et financière liée directement à la réglementation économique ainsi qu'aux attributions consultatives de la CCT concernant le transport par eau. Elle comprend également l'analyse et l'évaluation économique, opérationnelle et réglementaire de questions qui touchent le transport de marchandises par eau (ou par eau et par d'autres modes de transport). De concert avec Transports Canada, elle fournit de l'information et des conseils sur des sources de difficultés précises et sur des politiques ou des lois proposées visant à la fois les secteurs réglementés et non réglementés dans le but d'obtenir des services de transport efficients et adéquats.

Transport maritime international: Sur le plan international, la Commission travaille en collaboration avec les ministères d'autres gouvernements, s'occupe de répondre aux mesures de réglementation des

gouvernements étrangers et des organisations internationales, participe à la négociation d'accords internationaux et au travail d'ordre économique des organisations internationales. Son rôle est de protéger les intérêts canadiens sur la scène internationale.

Subventions au transport des marchandises versées aux transporteurs de la Région atlantique: Cette sous-activité comprend le traitement et l'homologation des paiements de subventions aux transporteurs par eau en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique (ce programme de subventions est énoncé à la page 46).

Données sur le rendement et justification des ressources

Réglementation économique: Le travail de la Commission concernant le fleuve Mackenzie et ses affluents consiste à traiter de 13 à 14 requêtes chaque année, à approuver des tarifs et à contrôler la prestation de services. Son objectif est de rendre, à la fin de février, des décisions sur les requêtes en obtention de permis pour la prochaine saison de navigation. En 1986-1987, la Commission étudiera les requêtes en tenant compte des résultats d'un examen de la réglementation mené au cours de l'été 1985.

En 1984, le nombre de conférences maritimes et le volume des dépôts à la Commission ont diminué quelque peu par rapport à 1983. En 1985, les super conférences créées par suite de la nouvelle législation américaine ont amené d'importants changements à la procédure de dépôt. En effet, de nombreuses compagnies qui étaient auparavant indépendantes doivent maintenant déposer leurs taux comme membres de conférences maritimes. Ces nouvelles unités économiques ont également modifié la nature du travail lié à la surveillance des activités de conférences maritimes. Comme la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes doit arriver à expiration en mars 1986, la nouvelle loi qui y succédera pourrait aussi influer sur la charge de travail de la CCT.

Le volume de travail concernant les acquisitions a diminué, mais celui lié aux projets d'établissement de prix des administrations de pilotage a beaucoup augmenté en 1985-1986, et il est prévu que les travaux dans ce domaine se poursuivront en 1986-1987.

Le travail associé au cabotage a augmenté brusquement avec l'extension de la juridiction canadienne jusqu'à la limite extérieure du plateau continental. L'activité s'est stabilisée à un niveau relativement élevé dans le cadre duquel la CCT traite de 130 à 150 requêtes par an.

Analyse du transport: Dans le cadre de ses attributions consultatives, le travail de la Commission est axé sur des questions se rapportant à la réglementation dont les mesures spécifiques tiennent compte des priorités établies. En plus du travail permanent, les mesures

spécifiques suivantes sont prévues pour l'exercice financier 1986-1987, si le temps le permet:

- analyser le rendement des transporteurs du fleuve Mackenzie, de l'Arctique de l'Ouest et de l'Athabasca, et les questions de politique de réglementation connexes;

- analyser la structure et le rendement des services des navires de ligne et des questions connexes de politique ayant trait à la navigation hauturière.

Transport maritime international: Le travail est axé sur des questions concernant la réglementation de la navigation internationale. Il sera porté plus d'attention aux ententes bilatérales de navigation. Compte tenu des priorités établies, les questions particulières qui seront traitées au cours de l'exercice financier 1986-1987 sont les suivantes:

- répondre aux mesures unilatérales de réglementation des pays d'Amérique du Sud en tenant compte des recommandations du groupe de travail chargé de la politique sur la navigation en haute mer ainsi que du rapport de la CCT au ministre des Transports sur les conditions du commerce maritime en haute mer entre le Canada et l'Amérique du Sud;

- rédiger un document de travail public sur la législation défensive;

- participer aux négociations concernant les rapports maritimes entre les états membres de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) et entre les membres de l'OCDE et ceux des pays du tiers-monde;

- participer aux initiatives de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) dans le domaine de la législation du commerce maritime international et des régimes internationaux relatifs à la responsabilité d'une tierce partie et à la responsabilité contractuelle vis-à-vis l'endommagement ou la perte de marchandises.

L'enquête sur les questions soulevées dans la Région atlantique du Canada sur les cas d'acquisition concernant la participation du CN et du CP dans les compagnies de transport maritime par conteneurs dans l'Atlantique Nord a été entreprise en janvier 1985, mais elle a par la suite été annulée à la demande de toutes les parties concernées jusqu'à ce que les propositions du gouvernement au sujet du nouveau régime de transport puissent être étudiées.

En juillet 1985, la Commission a présenté au ministre des Transports un rapport de l'étude qu'elle avait menée sur la participation étrangère dans le commerce maritime entre le Canada et l'Amérique du Sud. Ce rapport fait actuellement l'objet d'un examen.

D. Transport par véhicule à moteur

Objectifs

Réglementer la mise sur pied et l'exploitation de services interprovinciaux et internationaux de camionnage et d'autocars, afin de protéger les intérêts des usagers de ces modes de transport, de favoriser le bien-être et la croissance économique du Canada et de coordonner et harmoniser les activités des transporteurs.

Administrer cette partie du Programme sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique qui finance le coût du transport de marchandises désignées par des entreprises commerciales de véhicules à moteur, à partir ou à l'intérieur de la Région atlantique.

État récapitulatif des ressources

L'activité "Transport par véhicule à moteur" représente 3,9 % des dépenses totales du Programme (à l'exclusion des paiements de transfert) et 5,2 % lorsqu'on inclut les paiements de transfert. Cette activité exige 5,4 % du nombre total des années-personnes.

Tableau 23: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

	Budget des dépenses 1986-1987		Prévu 1985-1986		Réel 1984-1985	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Réglementation des véhicules à moteur	171	2	153	3	189	3
Subvention du transport des marchandises versée aux transporteurs de la Région atlantique	46,718	39	49,690	42	46,050	41
	46,889	41	49,843	45	46,239	44

Rendement financier en 1984-1985: Le tableau 24 résume les principaux changements enregistrés au chapitre des besoins financiers en 1984-1985.

Tableau 24: Rendement financier en 1984-1985 (en milliers de dollars)

	1984-1985					
	Réel		Budget principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Réglementation des véhicules à moteur	189	3	229	4	(40)	(1)
Subvention du transport des marchandises versée aux transporteurs de la Région atlantique	46,050	41	37,631	43	8,419	(2)
	46,239	44	37,860	47	8,379	(3)

Explication de la différence: Les écarts entre les rendements financiers prévu et réel pour 1984-1985 étaient principalement attribuables aux montants des subventions versées.

Description

L'activité "Transport par véhicule à moteur" comprend deux composantes: la réglementation des véhicules à moteur et l'administration des subventions.

Réglementation des véhicules à moteur: Dans le cas de cette composante, la Commission examine les projets de fusion ou d'acquisition qui lui sont soumis par les compagnies de camionnage, et fait les recommandations qui s'imposent. Lorsqu'une personne touchée par un projet d'acquisition s'y oppose, parce que, à son avis, elle restreindra indûment la concurrence ou nuira autrement à l'intérêt public, la Commission fait une enquête qui peut donner lieu à une audience publique.

Le Comité des transports par véhicule à moteur examine et enregistre les documents relatifs aux tarifs du service d'autocars Roadcruiser (Terre-Neuve) du CN et à la qualité du service et, de temps à autre, tient des audiences sur ces questions. Enfin, il collabore avec Transports Canada et les provinces en vue d'élaborer une réglementation simple et uniforme pour faciliter le transport interprovincial par camion et par autocar. Depuis l'adoption en 1954 de la Loi sur le transport par véhicule à moteur, la responsabilité de réglementer directement les transporteurs à l'extérieur des provinces a été déléguée à des comités de transporteurs routiers des différentes

provinces, lesquels réglementent ces entreprises au même titre qu'ils réglementent les transporteurs intraprovinciaux.

Administration des subventions: La Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique prévoit le versement de subventions pour le transport de marchandises à l'intérieur du "territoire choisi" (ce territoire comprend les quatre provinces de l'Atlantique et la région de Gaspé) et à partir de points situés dans le territoire choisi vers l'Ouest. Les demandes de subventions présentées par les compagnies de camionnage sont traitées, vérifiées et certifiées en vue du paiement. Certains cas font l'objet d'enquêtes sur les lieux et de rencontres avec les gouvernements provinciaux. Il arrive également que des audiences publiques soient tenues.

Données sur le rendement et justification des ressources

Réglementation des véhicules à moteur: Au total deux années-personnes et 150 000 $ sont affectés à la réglementation des véhicules à moteur.

Toutes les compagnies de transport relevant du Parlement du Canada sont tenues de donner avis de tout projet d'acquisition d'une autre compagnie ou entreprise de transport. La Commission s'efforce de s'assurer que la population locale est consciente des opérations susceptibles d'influer sur les réseaux de transport en place dans sa région, soit par la constitution de monopoles ou par l'entrée en vigueur d'horaires qui ne sont pas dans l'intérêt des expéditeurs ou des consignataires. On s'attend à ce que 40 avis d'acquisition soient traités pendant l'exercice financier 1986-1987.

Programme de subventions au transport des marchandises versées aux transporteurs de la Région atlantique: Les subventions sont calculées comme un pourcentage des frais de transport; différents pourcentages s'appliquent selon le type, l'origine et la destination des marchandises.

Un personnel de 43 années-personnes de la Direction de l'exploitation et des tarifs de la Commission traite environ 12 500 demandes par an. Le temps moyen requis pour traiter une demande, à partir de sa réception jusqu'à l'émission d'un chèque, est d'environ 55 jours. La durée du traitement d'une plainte donnée varie considérablement en raison d'un grand nombre de facteurs (par exemple, le nombre de demandes à traiter, le nombre d'erreurs dans les présentations, le besoin d'une documentation complémentaire).

Le tableau 25 illustre les divers programmes de subventions au transport des marchandises versées à tous les transporteurs de la Région atlantique.

Tableau 25: Subventions au transport des marchandises versées aux transporteurs de la Région atlantique.

Programme	Budget des dépenses 1986-1987 (en milliers de dollars)	Destinataires	Bénéficiaires
Subventions versées aux termes de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique			
Tronçon interne:			
Camion	27,107	Transporteurs routiers	Les expéditeurs, l'industrie du transport à l'intérieur du "territoire choisi" (les provinces de l'Atlantique et la région de Gaspé), les consommateurs et les producteurs de l'Est du Canada.
Chemin de fer	7,386	Transporteurs ferroviaires	
Eau	333	Transporteurs maritimes	
Tronçon à destination de l'Ouest:			
Camion	18,162	Transporteurs routiers	Les producteurs, les expéditeurs, les compagnies ferroviaires, les camionneurs à l'intérieur du "territoire choisi" (les provinces de l'Atlantique et la région de Gaspé).
Chemin de fer	5,373	Transporteurs ferroviaires	
Total des subventions	58,361		

La Commission a atteint l'objectif qu'elle s'était fixé pour 1984-1985, soit de traiter les requêtes relatives à la Loi sur le dimanche dans les 50 jours suivant leur réception. Elle a économisé environ 25 000 $ par année en étudiant ces requêtes par voie d'examen des dossiers plutôt que par voie d'audiences publiques. En avril 1985, la Cour suprême du Canada a statué que la Loi sur le dimanche n'avait pas force de loi, et les ressources consacrées au traitement de ces requêtes ont été affectées ailleurs à la Commission.

E. Recherche

Objectif

Concevoir, analyser et fournir des renseignements et des conseils sur les aspects économiques et sociaux de tous les modes de transport à l'intérieur, à destination ou en provenance du Canada.

État récapitulatif des ressources

L'activité "Recherche" représente 9,3 % des dépenses totales du Programme (à l'exclusion des paiements de transfert) et 0,4 % lorsqu'on inclut les paiements de transfert. Cette activité consomme 7,9 % du nombre total des années-personnes.

Tableau 26: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

	Budget des dépenses 1986-1987		Prévu 1985-1986		Réel 1984-1985	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Recherche	3,897	60	4,151	69	3,955	65

Rendement financier en 1984-1985: Le tableau 27 résume les principaux changements enregistrés au chapitre des besoins financiers en 1984-1985. Les rendements financiers prévu et réel pour 1984-1985 ne présentaient aucun écart important.

Tableau 27: Rendement financier en 1984-1985 (en milliers de dollars)

	1984-1985					
	Réel		Budget principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Recherche	3,955	65	4,201	69	(246)	(4)

Description

La Direction de la recherche fournit des données d'appoint à la Commission et à ses comités; répond aux demandes faites par le ministre

des Transports en vue de réaliser des études sur des sujets qui préoccupent le gouvernement; effectue des études de sa propre initiative et participe à des groupes de travail interministériels. La majorité du travail effectué par la Direction de la recherche est associée au mandat de recherche confié à la Commission en vertu du paragraphe 7(4) et de l'article 22 de la Loi nationale sur les transports. Les études de la Direction touchent tous les modes de transport. Elles font appel à l'analyse et à des connaissances en économique, en statistique, en sociologie, en systèmes, en finance, ainsi qu'à une connaissance de la réglementation et de divers arrangements et contraintes institutionnels.

La Direction de la recherche effectue trois grandes catégories de travaux de recherche: des études en réponse aux demandes relatives aux problèmes courants; des analyses se rapportant aux questions reliées au transport susceptibles de surgir dans les prochaines années; des études méthodologiques ou de fond qui servent aux deux premiers types de projets de recherche.

L'activité "Recherche" comprend cinq domaines:

Les études de fret: qui traitent du transport de marchandises en vrac et de produits agricoles, principalement par chemin de fer et pipeline de denrées.

Les études du transport des passagers: qui se spécialisent dans la recherche sur les lignes aériennes, sur le transport aérien international et sur d'autres types de transport de passagers.

L'analyse des industries de transport: qui se concentre sur l'économique maritime, les questions d'expédition, le transport multimodal et le camionnage.

La recherche économique et sociale: qui porte sur les projets qui exigent la participation d'experts en économique, en statistique et en sociologie et agit à titre de groupe d'appui dans ces domaines.

Le Bureau du coordonnateur du transport des handicapés: qui effectue des recherches sur les aspects économiques et sociaux des questions de réglementation touchant le transport des personnes handicapées, fournit des conseils et fait des recommandations aux comités modaux.

La Commission a pour politique de mettre le plus grand nombre possible de ses travaux de recherche à la disposition du secteur du transport et du grand public; pour ce faire, elle publie des rapports pour informer davantage le public et l'aider à mieux comprendre le réseau de transport canadien et les problèmes connexes.

Données sur le rendement et justification des ressources

La Direction de la recherche fournit des renseignements et des avis qui sont utiles au public et qui aident les comités modaux de la Commission ou le ministre des Transports à prendre des décisions. Les besoins en ressources sont fondés sur la nécessité de maintenir l'aptitude de la Direction (en ce qui concerne la diversité et le nombre d'experts) à prévoir des questions de discussion et à répondre à la demande en renseignements et en conseils, demande dont le niveau est évalué à partir de la connaissance des problèmes auxquels la Commission ou le gouvernement fédéral font face.

Les importants projets de recherche prévus pour l'exercice financier 1986-1987 sont énoncés au tableau 28.

Tableau 28: Projets de recherche, 1986-1987

Secteur	Objectif général	Mesures spécifiques 1986-1987
Études générales sur les divers modes de transport 14 a-p 793 000 $	Déterminer et analyser l'incidence de la réforme de réglementation	Production de rapports trimestriels sur la surveillance des services aériens; analyse de l'établissement des coûts, des modes de participation et des résultats financiers. Incidence de la réforme sur les transport ferroviaire; élaboration d'une méthode analytique et d'un rapport trimestriel type; établissement des besoins en matière de données.
Capacité et investissements 6 a-p 390 000 $	Déterminer les besoins de l'industrie en fonction de la demande prévue	Base de données sur les lois et les pratiques maritimes étrangères. Examen du niveau des services ferroviaires, aériens et d'autocars. Étude des moyens d'augmenter la capacité du réseau des transports. Analyse de la mesure dans laquelle les Canadiens dépendent des navires étrangers et de la participation de divers pays dans le commerce international en haute mer.
Établissement des coûts du service 9 a-p 585 000 $	Élaborer des méthodes de calcul du prix de revient	Calcul du coût du transport maritime pour des marchandises et des routes désignées. Élaboration d'une méthode d'établissement des coûts à court terme pour tous les modes de transport.
Niveau et structure des prix 9 a-p 585 000 $	Déterminer l'incidence des prix sur les utilisateurs et les transporteurs	Augmentation du niveau des taux marchandises du transport maritime pour les exportations canadiennes. Taux du transport intermodal et établissement des taux par les compagnies de ligne offrant des services internationaux intermodaux.
Transport du grain de l'Ouest 6 a-p 390 000 $	Participer à la révision de la LTGO	Mise à jour du modèle PHAZE par l'ajout des frais de transfert et d'élévateur à grain; amélioration du transport par camion et du transport sur les Grands Lacs.
Accords internationaux 6 a-p 390 000 $	Conseiller les Affaires extérieures au sujet de l'incidence des accords	Service d'appoint en vue des négociations d'accords aériens bilatéraux.
Transport intermodal 6 a-p 390 000 $	Examiner la coordination des modes de transport, y compris leur réglementation et leur élaboration	Études sur les coûts et le niveau des services relativement au réacheminement du trafic terre-mer via divers ports.
Transport des handicapés 4 a-p 374 000 $	Élaborer un programme pour répondre aux besoins des handicapés	Mise en œuvre du programme des cartes d'identité. Élaboration des normes d'accessibilité.
Total: 60 a-p 3 897 000 $		

Tableau 29: Projets de recherche, 1984-1985

Secteur	Objectif général	Mesures spécifiques 1984-1985
Structure des tarifs aériens 9 a-p 500 000 $	Connaître l'incidence des tarifs réduits et d'autres mesures sur l'industrie des transports aériens	Études du marché: sondages sur le Skybus (1983), les soldes de places de fin de semaine (1983), les vols d'affrètement intérieurs à réservation anticipée (1985), les B-767 (1985); rapports sur le succès de divers tarifs réduits quant à la croissance du marché intérieur. Revue des tarifs aériens réduits: les cinq premières années (1984); rapport sur la nouvelle composition des tarifs au Canada et sur son incidence sur les activités et les finances des transporteurs. Sondage sur le détournement du trafic transfrontière (paraîtra prochainement); rapport sur le nombre de Canadiens qui se rendent, par un mode de transport de surface, aux aéroports des États-Unis en vue d'y profiter des services de transport aérien. Surveillance des transports aériens (V.1 N.1-4 1985); rapport trimestriel sur l'incidence de la réforme de réglementation sur l'industrie. Rapports d'appoint aux audiences du CTA: questions relatives aux affrètements intérieurs et aux tarifs aériens (printemps 1984); qualité des services aériens du Nord et des régions éloignées (été 1984).
Capacité et investissements ferroviaires 3 a-p 210 000 $	Examiner la capacité du réseau des transports et les moyens de l'augmenter, surtout dans l'Ouest canadien	Étude sur l'utilisation commune de la voie (paraîtra prochainement); rapport sur les économies réalisées grâce à l'utilisation commune des installations ferroviaires du CN et du CP dans la région comprise entre Kamloops et Mission (C.-B.). Étude sur l'accès à Vancouver (1983); rapport sur l'accès au port de Vancouver par les transporteurs ferroviaires et sur les problèmes éventuels. Groupe de travail sur le transport ferroviaire à Thunder Bay: études sur les améliorations apportées aux chemins de fer et aux élévateurs terminus pour rendre le transport du grain plus efficace. Recommandations finales suite à l'enquête sur les besoins en transport du Yukon (1984); étude visant à évaluer les besoins en transport de surface de ce territoire. Élaboration d'un modèle du réseau ferroviaire: établissement d'une méthode visant à déterminer les améliorations à apporter à la capacité (d'après la Loi sur le transport du grain de l'Ouest).
Économique de la navigation en haute mer 8 a-p 450 000	Analyser les facteurs économiques et commerciaux de la navigation en haute mer en ce qu'ils touchent le transport maritime international au Canada	Analyse économique du marché et des tarifs ferroviaires des compagnies maritimes (1985); rapport sur l'état actuel des compagnies de ligne desservant le Canada et sur les pratiques d'établissement des prix de l'industrie (d'après la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes). Rendement des investissements de la navigation de ligne (1984); rapport sur la rentabilité de la navigation de ligne.

Secteur	Objectif général	Mesures spécifiques 1984-1985
		Coûts relatifs aux équipages et leur incidence sur l'emploi (1984); rapport sur les coûts relatifs aux équipages de navigation en haute mer et sur leur incidence sur l'emploi. Étude détaillée des acheminements transfrontaliers des commerces outre-mer canadiens et américains (1985) et acheminement en territoire américain du commerce outre-mer canadien à l'exportation (1984); rapports sur le détournement des marchandises en Amérique du Nord. La marine marchande nationale et la balance des paiements: étape exploratrice (1984); phase I d'une étude sur l'incidence d'une marine marchande nationale sur la balance des paiements. Conditions du commerce maritime entre le Canada et l'Amérique du Sud (1985); étude menée pour le ministre des Transports en vue d'examiner l'incidence du contrôle et de la réglementation du gouvernement sud-américain dans le domaine de la navigation en haute mer relativement au commerce entre le Canada et l'Amérique du Sud.
Transport du grain de l'Ouest 4 a-p 220 000 $	Élargir le modèle de simulation du transport du grain de l'Ouest et le mettre en application en vue d'améliorer le système actuel	Trains-blocs à grain - Estimation des économies susceptibles d'être réalisées (1984); rapport selon lequel on économiserait jusqu'à 50 millions de dollars par année en exploitant un train-bloc au lieu d'un train conventionnel. Estimation du coût des navires de lac pour l'exportation du grain canadien (1985); rapport dans lequel est calculé le coût d'exploitation de navires de diverses dimensions, acheminés sur diverses routes et chargés de diverses cargaisons de retour. Comité d'enquête sur la méthode de paiement de la subvention du Nid-de-Corbeau: rapports d'appoint au Comité intitulés "Aperçu du système d'information sur le transport et les livraisons de céréales aux élévateurs par les producteurs (le PHAER) - 1985; distribution des coûts de manutention et de transport du grain assumés par les céréiculteurs de 1977-1976 à 1995-1996 (1985); incidence de la réduction des points de livraison de céréales sur les agriculteurs des Prairies (1985); le coût du transport des céréales par camion dans l'Ouest canadien (1985). Le modèle PHAER: Perfectionnement du système d'information sur le transport et les livraisons de céréales aux élévateurs par les producteurs qui sert à évaluer les améliorations apportées à l'industrie du transport des céréales (d'après la Loi sur le transport du grain de l'Ouest).
Transport des handicapés 3 a-p 350 000 $	Élaborer un programme pour répondre aux besoins des voyageurs handicapés	Besoins particuliers dans le domaine du transport en commun: quelques résultats de sondages (1985); rapport des résultats d'un sondage mené au Canada faisant état des obstacles auxquels se heurtent les voyageurs handicapés et de l'aide dont ils ont besoin; un aperçu des activités liées au transport des personnes handicapées au Canada et à l'étranger (1984).

Secteur	Objectif général	Mesures spécifiques 1984-1985
		Normes d'accessibilité: élaboration des normes d'accessibilité au transport ferroviaire en vue de contrer les barrières auxquelles se heurtent les voyageurs handicapés dans les trains et les gares. **Cartes de transport multimodal:** élaboration d'un cadre administratif pour la distribution des cartes de transport multimodal aux voyageurs handicapés qui ont besoin d'aide en route.
Total: 27 a-p 1 730 000 $		

NOTA: Les données indiquées dans le tableau correspondent aux ressources utilisées dans les principaux projets mentionnés dans le Plan de dépenses de 1984-1985. Les autres ressources ont servi à la réalisation de divers projets de plus petite envergure. La méthode de prévision et d'établissement de rapports a été modifiée dans le Plan de 1986-1987 de façon à tenir compte de l'utilisation des ressources globales pour les années à venir.

F. Gestion et administration

Objectif

Prendre des décisions sur des questions de réglementation faisant partie du mandat de la Commission; élaborer et exploiter des systèmes de gestion centralisés et des services administratifs à l'appui des fonctions de la Commission.

État récapitulatif des ressources

L'activité "Gestion et administration" représente 26,2 % des dépenses totales du Programme (à l'exclusion des paiements de transfert) et 1,2 % lorsqu'on inclut les paiements de transfert. Cette activité compte 26,8 % du nombre total des années-personnes.

Tableau 30: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

	Budget des dépenses 1986-1987		Prévu 1985-1986		Réel 1984-1985	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Commissaires	5,259	83	5,901	92	5,678	93
Soutien de réglementation et gestion intégrée	5,666	122	6,550	143	6,465	150
	10,925	205	12,451	235	12,143	243

Rendement financier en 1984-1985: Le tableau 31 montre les principaux changements enregistrés au chapitre des besoins financiers en 1984-1985.

Tableau 31: Rendement financier en 1984-1985 (en milliers de dollars)

	1984-1985					
	Réel		Budget principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Commissaires et soutien de réglementation	5,678	93	5,417	90	261	3
Gestion intégére	6,465	150	5,427	138	938	12
	12,143	243	10,944	228	1,199	15

Explication de la différence: Les écarts entre les rendements financiers prévu et réel étaient en grande partie attribuables à l'augmentation du coût des audiences, aux années-personnes supplémentaires obtenues par le truchement du Budget des dépenses supplémentaire en vue d'améliorer les pratiques et les méthodes de contrôle de gestion, et aux dépenses liées aux programmes d'emploi d'été.

Description

L'activité "Gestion et administration" comprend les composantes suivantes. Il faudrait noter que les sous-activités du Plan de dépenses de 1984-1985 ont été modifiées afin de décrire plus précisement le travail de l'activité "Gestion et administration".

Commissaires et soutien de la réglementation: Cet élément se compose de la direction (le président, les vice-présidents, les commissaires et leur personnel), des services juridiques et du secrétariat, que l'on retrouve à l'administration centrale et dans la Division de l'Ouest. Les activités entreprises par cet élément sont directement reliées au processus de réglementation (c'est-à-dire, les décisions réglementaires, les conseils juridiques, les mesures relatives aux audiences, etc.).

Gestion intégrée: Cet élément se compose de la Direction du Contrôleur et de la Direction du personnel. La Direction du Contrôleur est responsable des secteurs de la planification, de l'évaluation et de la gestion financière et matérielle, de la gestion des locaux, des télécommunications, des documents, des systèmes de traitement de texte et de l'informatique. La Direction du personnel donne des conseils et fournit de l'aide pour toutes les questions relatives à la gestion des ressources humaines, à la classification et la dotation en personnel, à la formation et au perfectionnement (y compris les programmes des

langues officielles et de l'action positive) et aux relations du personnel.

Données sur le rendement et justification des ressources

Audiences: La haute direction, le secrétariat et les services juridiques participent surtout au processus d'audience. Les décisions réglementaires sont fondées sur les résultats des audiences. Le Comité modal concerné détermine s'il y a lieu ou non de tenir une audience publique (différente du processus d'examen des dossiers), en examinant le problème en question. Le tableau 32 montre le nombre d'audiences publiques tenues au cours des dernières années.

	1985-1986		1984-1985		1983-1984	
	Audiences (prévu)	Jours d'audiences	Audiences	Jours d'audiences	Audiences	Jours d'audiences
Transport aérien	1	4	7	45	9	39
Transport par chemin de fer	22	60	23	214	28	117
Transport par eau	3	59	4	29	3	9
Transport par véhicule à moteur	1	6	1	2	2	4
Transport par pipeline de denrées	-	-	-	-	-	-
Comité de révision	-	-	-	-	-	-
Total partiel: Comités modaux	27	129	35	290	42	169
Division de l'Ouest	4	27	9	27	3	7
Commission - Total	31	156	44	317	45	176
Coût estimatif des audiences publiques de la CCT	$802,460		$1,168,000		$520,000	

Gestion intégrée: En plus du travail permanent qu'il effectue dans les secteurs du personnel et des finances, cet élément s'occupe d'évaluer des programmes conformément au plan approuvé d'évaluation de programmes de la CCT.

En 1985-1986, la Commission a terminé l'évaluation du programme de réglementation du transport maritime et elle a fait plusieurs recommandations visant la modification de certaines pratiques.

Section III
Renseignements supplémentaires

A. Analyse par article

1. Dépenses par article

Le tableau 33 montre les coûts de la CCT par type de dépense. Les tableaux 34 et 35 présentent une analyse plus détaillée des principaux types de dépenses, soit les traitements, paiements de transfert.

Tableau 33: Dépenses par article (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1986-1987	Prévu 1985-1986	Réel 1984-1985
Personnel			
Traitements et salaires	29,614	32,306	30,118
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	4,146	4,435	4,415
Autres coûts en personnel	33	33	-
	33,793	36,774	35,533
Biens et services			
Transports et communications	3,184	3,107	3,345
Information	858	883	876
Services professionnels et spéciaux	2,840	3,178	3,144
Location	312	345	279
Achat de services de réparation et d'entretien	168	145	211
Services publics, fournitures et approvisionnements	475	551	503
Toutes autres dépenses	43	71	69
	7,880	8,280	8,427
Total des coûts de fonctionnement	41,673	45,054	42,960
Capital	84	520	685
Paiements de transfert	859,825	629,452	742,753
Total des dépenses	901,582	675,026	786,398

2. Dépenses en personnel

Les traitements représentent le plus important élément des coûts de la CCT, à l'exception des contributions versées aux compagnies de transport. Le tableau 34 montre le nombre d'années-personnes et le traitement moyen de chaque catégorie professionnelle.

Tableau 34: Années-personnes autorisées et provision pour le traitement

	Année-personnes autorisées			Échelle des traitements actuelle		Provision pour le traitement moyen 1985-1986
	85-86	84-85	83-84			
Gestion						
Nominations par décret en conseil	17	17	17	63,230	88,930	76,767
Gestion	41	42	40	50,350	88,930	63,278
Autres	1	2	2			
Scientifique et professionnelle						
Vérification	17	20	19	27,934	68,070	43,341
Économique, sociologie et statistique	86	100	95	14,570	65,080	48,942
Génie et arpentage	32	32	31	24,005	76,130	52,401
Droit	15	16	16	20,523	88,120	42,533
Réglementation scientifique	5	5	5	14,786	68,070	52,979
Autres	1	1	1			
Administration et service extérieur						
Services administratifs	56	63	59	13,912	57,987	35,446
Commerce	7	7	7	15,635	64,521	45,787
Gestion des systèmes d'ordinateurs	5	10	10	19,423	63,583	40,439
Gestion des finances	18	21	21	13,853	57,980	40,529
Services d'information	7	7	7	13,579	57,980	39,381
Gestion du personnel	9	10	10	13,330	59,510	38,634
Administration des programmes	111	129	119	13,912	57,987	35,211
Autres	-	-	-			
Technique						
Soutien technologique et scientifique	17	17	17	14,041	50,866	44,016
Soutien des sciences sociales	28	34	34	12,635	57,764	32,958
Inspection technique	52	55	55	12,635	57,691	40,770
Autres	1	2	2			
Soutien administratif						
Commis aux écritures et aux règlements	148	157	159	12,932	31,743	22,339
Secrétariat, sténographie et dactylographie	88	89	84	12,636	31,946	22,405
Autres	2	2	2			

NOTE: La colonne des années-personnes montre la répartition prévue, par groupe professionnel, des années-personnes affectées au Programme. L'échelle de traitement actuelle présente l'échelle des salaires par groupe professionnel au 31 octobre 1985. La colonne du traitement moyen donne les coûts estimatifs de traitement de base, compte tenu des conventions collectives, des augmentations annuelles, des promotions et de la rémunération au mérite, le tout divisé par le nombre d'années-personnes allouées au groupe professionnel donné. D'une année à l'autre la comparaison des moyennes peut varier en raison de modifications dans la distribution des composantes servant de base aux calculs.

3. Paiements de transfert

La Commission est responsable de l'administration de divers programmes de contributions et de subventions.

Tableau 35: Ventilation des paiements de transfert (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1986-1987	Prévu 1985-1986	Réel 1984-1985
Contributions			
Subventions accordées aux transporteurs aériens régionaux - paiements versés à deux transporteurs aériens régionaux pour subventionner leur exploitation sur des circuits précis situés dans les régions éloignées:			
Eastern provincial Airlines	-	-	842
Québecair	-	-	658
	-	1,500	1,500
Loi sur les taux de transport dans les provinces Maritimes - paiements versés aux sociétés ferroviaires qui effectuent le transport de marchandises dans un "territoire choisi", tel que défini dans la loi, afin d'abaisser les tarifs qui autrement seraient imputés aux expéditeurs, et rendre les marchandises transportées hors du territoire, plus concurrentielles. Voici les paiements estimatifs versés à chaque société pour le transport de marchandises durant l'année civile 1985:			

	Budget des dépenses 1986-1987	Prévu 1985-1986	Réel 1984-1985
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada	13,832	13,300	12,834
Chemin de fer du Canada et du golfe	156	150	155
Canadien Pacifique Limitée	874	840	940
Dominion Atlantic Railway	364	350	292
Chemin de fer Quebec Central	62	60	79
Canadien Pacific Express-Messageries	416	400	232
	15,704	15,100	14,532
Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer - contributions à l'égard du coût des travaux exécutés pour fins de sécurité à des passages à niveau de chemin de fer utilisés par le public	10,000	7,928	5,766
Contribution versée à la campagne Gareautrain	-	200	-
Contributions versées à la Commission du Port de Lakehead pour couvrir les dépenses de fonctionnement du groupe de travail chargé de l'étude du traffic ferroviaire à Thunder Bay lequel est formé de huit organismes des secteurs privé et public	-	3	17
Total des contributions votées	25,704	24,731	21,815
Paiements légaux			
Versements aux compagnies de chemin de fer de montants établis selon les dispositions de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest (S.C. 1980-81-82-83 c.168)			
Chemins de fer nationaux du Canada	372,730	226,210	322,627
Canadien Pacifique Limitée	330,370	229,240	267,149
Société ferroviaire (classe II)	3,000	1,500	-

	Budget des dépenses 1986-1987	Prévu 1985-1986	Réel 1984-1985
Total des paiements versés en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest	706,100	496,950	589,776
Paiements versés aux sociétés ferroviaires et aux compagnies de transport, dont les montants sont déterminés en conformité des articles 256, 258, 261 et 272 de la Loi sur les chemins de fer (S.R., c. R-2)			
Embranchements (article 256)			
Chemins de fer nationaux du Canada	7,670	14,000	10,110
Canadien Pacifique Limitée	5,100	6,900	3,146
	12,770	20,900	13,256
Embranchements (article 258)			
Chemins de fer nationaux du Canada	450	(31,00)	5,014
Canadien Pacifique Limitée	-	900	4,000
	450	(2,200)	9,014
Services de trains de voyageurs (autres que VIA Rail)			
Chemins de fer nationaux du Canada	2,300	2,100	2,499
Sociétés ferroviaires (classe II)	6,280	5,300	3,081
	8,580	7,400	5,580
Tarifs de l'Est pour le transport du grain et de la farine:			
Chemins de fer nationaux du Canada	31,500	14,400	36,400
Canadien Pacifique Limitée	16,360	6,600	10,484
	47,860	21,000	46,884

	Budget des dépenses 1986-1987	Prévu 1985-1986	Réel 1984-1985
Total - toutes les sections:			
Chemins de fer nationaux du Canada	41,920	27,400	54,023
Canadien Pacifique Limitée	21,460	14,400	17,630
Sociétés ferroviaires (classe II)	6,280	5,300	3,081
Total des paiements versés en vertu de la Loi sur les chemins de fer	69,660	47,100	74,734
Paiements versés aux sociétés ferroviaires, aux camionneurs et aux compagnies maritimes en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique (S.R., c. A-18)			
Paiements versés pour le trafic en direction ouest - subventions accordées en vue d'abaisser les coûts d'acheminement de marchandises depuis les régions Maritimes et la Gaspésie jusqu'à des localités canadiennes à l'ouest desdites régions.			
Les paiements sont versés aux:			
Camionneurs (toutes marchandises)	13,672	15,318	13,535
Camionneurs (marchandises désignées)	4,490	5,190	4,799
Sociétés ferroviaires (marchandises désignées)	5,373	5,116	4,884
	23,535	25,624	23,218
Paiements versés pour le trafic intérieur - subventions accordées en vue d'abaisser les coûts d'acheminement de marchandises désignées en provenance et à			

	Budget des dépenses 1986-1987	Prévu 1985-1986	Réel 1984-1985
destination des points situés à l'intérieur des régions Maritimes et de la Gaspésie.			
Paiements répartis par mode de transport:			
Par camion	27,107	27,612	26,331
Par chemin de fer	7,386	7,076	6,441
Par eau	333	359	438
	34,826	35,047	33,210
Total des paiements versés en vertu de la Loi sur les subventions au transport de marchandises dans la Région atlantique	58,361	60,671	56,428
Total des subventions légales	834,121	604,721	720,938
Total des paiments de transfert	859,825	629,452	742,753

B. Analyse des coûts

Coût du Programme

Le Budget des dépenses de 1986-1987 de la CCT comprend les autorisations votées et les autorisations législatives. Il faut ainsi prendre en considération les services assurés sans frais par d'autres ministères comme les dépenses en locaux acquittées par le ministère des Travaux publics ($3,772,000) et les services dispensés par le ministère des Approvisionnements et Services ($92,000), le Conseil du Trésor ($669,000) et le ministère du Travail ($6,000).

Tableau 36: Coût net du Programme pour l'année 1986-1987

	1986-1987			1985-1986
	Dépenses	Plus autres coûts	Coût total	Coût total
Programme de la Commission canadienne des transports	901,582,000	4,539,000	906,121,000	843,631,000

C. Lois fédérales appliquées par la CCT ou lui conférant des fonctions

Code canadien du travail
Loi sur l'aéronautique
Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique
Loi constituant Air Canada
Loi sur les Chemins de fer nationaux du Canada
Loi de 1957 sur la Compagnie de chemin de fer du Pacifique-canadien
Loi sur la marine marchande du Canada
Loi d'urgence sur les approvisionnements d'énergie
Loi sur les chemins de fer de l'État
Loi sur les dimanches
Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes
Loi sur le transport des marchandises dangereuses
Loi sur le transport par véhicule à moteur
Loi sur l'Office national de l'énergie
Loi nationale sur les transports
Loi sur le pilotage
Loi sur les chemins de fer
Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemins de fer
Loi dérogatoire sur les conférences maritimes
Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent
Loi sur les textes réglementaires
Loi sur les téléfériques
Loi sur les transports
Loi sur le transport du grain de l'Ouest